الطبعة الخامسة



قائد طيار أنس القوز

مواقف طيار

قصص واقعية

الجامبو السعودية والطائرة الكازخية
ثعبان الطائرة
طفل يختنق
مشكلة في الرادار
عطل في الجناح
نار في المحرك
تفادي كارثة
السحب المسمومة

مكتبة العبيكان


رفع
عبد الرحمن النجدي
أسكنه الله الفردوس
www.moswarat.com

مواقف طيار

قصص واقعية

قائد طيار أنس القوز

مكتبة العبيكان

ⓗ مكتبة العبيكان، ١٤١٩هـ

فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر

القوز. أنس عبد الحميد.

مواقف طيار – الرياض.

٣٣٠ ص ؛ ١٤ × ٢١سم

ردمك ٢–٣٩٧–٢٠–٩٩٦٠

١ ـ القصص القصيرة العربية ٢– القصص الاجتماعية أ– العنوان

ديوي ٨١٣،٠٨٤٩٥٣١ ١٨/٠٩٣١

ردمك ٢–٣٩٧–٢٠–٩٩٦٠ رقم الإيداع: ١٨/٠٩٣١

الطبعة الخامسة

١٤٢١هـ – ٢٠٠٠م

الناشر

مكتبة العبيكان

الرياض ـ العليا ـ طريق الملك فهد مع تقاطع العروبة

ص. ب ٦٢٨٠٧ الرمز ١١٥٩٥

هاتف ٤٦٥٤٤٢٤ فاكس ٤٦٥٠١٢٩


بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمة

الحمد لله الذي قال: ﴿**أولم يروا إلى الطير فوقهم صافاتٍ ويقبضن ما يمسكهن إلاّ الرحمن**﴾ سورة الملك.

والحمد لله الذي بيده مقاليد السماوات والأرض، وكل شيء طوع أمره وإرادته، وهو رب كل شيء ومليكه، والصلاة والسلام على الرسول النبي محمد ﷺ وبعد.

فما كدت أفرغ من إعداد الجزء الثالث من هذا الكتاب حتى فوجئنا بفاجعة كارثة الطائرة السعودية في سماء الهند راح ضحيتها الأخ الحبيب والصديق المخلص الكابتن طيار خالد الشبيلي رحمه الله ومَنْ معه من المسلمين رحمة واسعة، والتي عندها هاجت وسائل الإعلام وماجت حول أسباب الحادث الحقيقية وكثرت الاتهامات والأقاويل من قبل الصحف الهندية وقابلها دفاع ووضع احتمالات من صحف محلية وعالمية حتى صارت قصص وأكاذيب تقال وتختلق في حق ذلك البطل الذي بذل قصارى جهده في الحفاظ على سلامة الطائرة إلى آخر لحظة استشهاده رحمه الله

تعـالى ، فصار واجب علينـا أن نبين وجـه الحقيقة وخـاصةً بعـد أن وصلت إلينـا بعض معلومـات الصندوق الأسود وأجهـزة التسجيل التي أعلن بعضها في الصحـف المحلية والعالميـة ، ويحق لنا عنـدها أن نفخـر وأن نفرح بـالنتائج المشرقـة والمشرِّفـة التي ظهرت وبـانت وهي تعلن للمـلأ أن أهم شيء عنـد الإنسـان المسلم هـو شهـادة التوحيد : لا إله إلاّ الله محمـد رسول الله ، التي هي همه وهي ديدنه إلى آخر لحظات حياته التي مهما طالت فهي قصيرة .

والمتأمل في حـادثـة الطيـار الشبيلي رحمه اللـه يجد أنها صـورة واضحة لقـدر الله الـذي كتبه على عبـاده إذ إن الأخ خالـد الشبيلي رحمه اللـه قـد قـاد تلك الـرحلـة إلى الهنـد ، ولم تكن لـه ، وكـذلك المهنـدس الجوي رحمه اللـه الـذي رفض إعطـاء رحلتـه تلك إلى مهندس جوي آخر (كان يلح عليـه أخذها بإصرار قبل عدة أيام) . وأمر آخـر وهو أن بعض المضيفين كان قـد اشتهر عنه بالـدعوة إلى اللـه بين أصحابـه المضيفين كما كان من عـادة بعضهم الآخر قـراءة القرآن مـادام يجلس على كرسيه في لحظات الإقـلاع الأولى ولحظات الهبـوط الأخيرة . وشيء آخر وهـو رؤية خـالـد الشبيلي تلك الرؤيـا وإحساسـه بها أنها قريبـة الحدوث إذ أُثر من بعض أقـاربه أنـه كان يوصيهم في الأيـام الأخيرة . وأمرٌ أخير وهـو أن الله سبحانـه وتعالى هو الذي يقدر الآجـال ويحاسب عباده على أعمالهم فهنيئاً لمن كانت

الطاعة همّهُ وديدنه وشغله الشاغل وويل لمن عصاه وتجاوز حدوده، ولنا أن نقدم نصيحةً أخيرة للإخوة والأخوات المسافرين وهو الالتزام بحدود الله وذكره على الدوام والسعي إلى الخير وهذا يشمل أن يراجع كل إنسان قبل أن يسافر وأن تراجع كل امرأةٍ وأختٍ كريمة نفسها في عدم التبرج أمام الرجال، وعدم إبداء الزينة أمام الأجانب كما جاء تحريم ذلك في القرآن الكريم في سورة النور، وعدم السفر دون محرم كما قال الرسول صلى الله عليه وسلم: «لايحل لمرأة أن تسافر فوق ثلاثٍ وليس معها محرم». وعلى المرأة أن تتفكر في نفسها ماذا لو حصل حادث للطائرة وهي على حالٍ لايرضي ربها وخالقها فكيف يكون حسابها عند الله تبارك وتعالىٰ.

ولعل القارئ الكريم يرى البون الشاسع بين صاحب القصة الأولى (قدرٌ في السماء) وصاحب قصة (بل كارثةٌ أخرى) إذ إنَّ كُلاً منهما هتف بآخر كلمة له يعتقد أنها هي ملاذُهُ وطريق خلاصه من المحن، ونحن نؤمن بأن الإنسان يختم له بما تعوَّد عليه من الأقوال والأفعال إن كانت صالحة أو طالحة. لذا وجب علينا أن نعوِّد أنفسنا على الأعمال الصالحة.

وفي هذا الكتاب الذي يظهر بشكل وحجم مختلف عن سابقيه (الجزء الأول والثاني قد استدركنا بعض الأخطاء الفنية والمطبعية في

الجزأين السابقين وأضفناهما إلى الجزء الثالث وجعلناهما كتاباً واحداً وأعدنا صف الأحدث من جديد وحذفنا جميع الصور فجاءت كتاباً واحداً متناسقاً يحوي عشرين قصة واقعية .

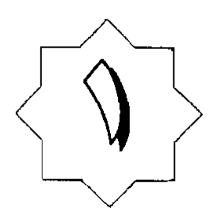
ولا يسعني في ختام هذه المقدمة إلاّ أن أشكر القراء الكرام إقبالهم الشديد على قراءة كتابي هذا وكذلك الذين هاتفوني ومن بعث إليّ برسائل في البريد الشكر الجزيل إذ إني أعتبر هذا وسام نجاح أرجو أن أكون أهلاً له .

هذا وأسأل الله عز وجل أن ينفع بهذا الكتاب كل قارئ فيرى من خلاله العبرة والفائدة المرجوة وصلى الله على محمد وعلى آله وصحبه وسلم .

قائد طيار أنس القوز

قسم طائرة الجامبو - ٧٤٧

١٠ محرم ١٤١٨هـ



قدرٌ في السماء

كابتن خالد الشبيلي

دلهي- الهند

ما كادت سواحل الهند الشرقية تضمِّد جراحها من جراء هجوم أحد الأعاصير الموسمية حتى أصيبت بفاجعة أخرى دوت لها سماء الكرة الأرضية فارتعدت أقمارها الصناعية هلعاً وزفرت آهات الحزن عليها أسفاً على أثر اصطدام طائرتين نفاثتين عملاقتين على ارتفاع ١٤٠٠٠ قدم (٤٢٠٠ متر) بعيداً عن المدينة الهندية الكبرى دلهي، نحواً من ٨٠ ميلاً غرباً بالقرب من مدينة (دادري)، فراح ضحية ذلك الحادث الجلل ٣٥٠ إنساناً الأمر الذي جعل هذا الحادث يؤرَّخ على أنه من كوارث القرن العشرين الكبرى .

ولعل أطلال تلك الطائرتين المتفحمة وآثار ألسنة اللهب المبعثرة وبقايا أعمدة الدخان الأسود هناك تحكي لنا بأسىً قصتها المؤثرة لتستدر منا دموع الحزن تريد إطفاء ألسنة اللهب تلك، فلعلها تبقي من الآثار ما تستطيع به أن تحكي مأساتها وفاجعتها .

- أستغفر الله . . أستغفر الله .. أستغفر الله . .

اللهم أنت السلام ومنك السلام تباركت وتعاليت يا ذا الجلال والإكرام ، اللهم لا مانع لما أعطيت ، ولا معطي لما منعت ولا ينفع ذا الجد منك الجد . . لا إله إلا الله وحده لا شريك له، له الملك وله الحمد يحيي ويميت وهو على كل شيء قدير .

وبكل خشوع وطمأنينة يمضي أبو أحمد (القبطان) في الاستغفار والتهليل والتكبير بعد صلاة العصر حتى إذا ما فرغ من وِرده ، ودعائه استدار إلى صديقه الحميم القبطان عدنان يحدثه :

- أبا عمر ، السلام عليكم . . .

ويرد القبطان عدنان السلام بابتسامته المعتادة: وعليكم السلام ورحمة الله وبركاته، حياك الله أبا أحمد . .

- أبا عمر ، لقد رأيتُ في المنام ما أفزعني قبل قليل . . .

وينظر أبو عمر إلى أبي أحمد بشيء من الاستغراب وكأنه يستحثه في المضي في الكلام .

- . . . لقد صحوت من النوم قبل صلاة العصر فزعاً على أثر حلمٍ مفزع . . . طائرة ونار . . .

. . . لقد رأيتني في طائرة تحترق ورأيت ناراً وأناساً يصيحون ويصرخون في خوف وهلعٍ وفزع . . . . ما رأيك يا أبا عمر في هذا الحلم؟

هزّ أبو عمر رأسه مهوناً الأمر قائلاً :

أنت تعلم يا أبا أحمد ما نكابده من مصاعب وأهوال في أثناء

الطيران بسبب العواصف الجوية وازدحام حركة الطائرات وغيرها من الأعطال الميكانيكية وهذا الحلم ليس بشيء غريب أن يراه كل طيار يدرك خطر وأهمية تلك الوظيفة . . . فلعله حديث نفس والله أعلم .

كان أبو أحمد ينظر إلى عيني صديقه الحميم عدنان وهو يهون عليه أمر تلك الرؤيا ، وما علم أنها رؤيا حق ، ولكن الإنسان لا يعلم الغيب ؛ لأنه من خصوصيات البارئ جل وعلا .

هزَّ أبو أحمد رأسه بعد أن أطرق شبه إطراقة وكأنه يقول : نعم قد يكون الأمر هكذا . . . نعم لعله حديث نفس بسبب المشكلة التي حصلت في مطار دلهي قبل عشرة أيام ، حيث كدنا نصطدم بطائرة أخرى بسبب سوء وفوضى تنظيم مراقبة حركة المرور الجوية هناك ، نعم لعله حديث نفس . . . إنه مجرد حلم ليس غيرُ .

بعدها قام القبطان خالد وعدنان وخرجا من المسجد ثم افترقا ، كل قد اتجه إلى بيته ليمضي في عمل حياته المعتادة . فاليوم خميس وهي فرصة لزيارة بعض الأقارب والالتقاء بالأحباب بعد فراق طويل .

وتستمر عجلة الحياة فيغادر القبطان عدنان مدينة جدة بطائرته إلى أمريكا غرباً ، بينما يتولى خالد قيادة طائرةٍ يقودها شرقاً إلى بلاد الهند .

وصلت طائرة القبطان خالد الشبيلي إلى مطار «دلهي» عاصمة

الهنـد، ونزل منهـا هـو وبقية الطـاقم إلى الفنـدق ليرتـاحوا من أثـر السفر.

وبعد يومين من الإقامة في الفندق تـوجه طاقم الطائرة السعودية إلى المطار يتقدمهم:

١- خالد بن أحمد الشبيلي	قائد طائرة ٧٤٧
٢- نذير خان	مساعد طيار ٧٤٧
٣- أحمد إدريس	مهندس جوي ٧٤٧

وبقية طاقم الضيافة:

٤- لطفي موسى الزعل . ٥- لطفي محمد عبيدي .
٦- عبد الله محمد مدني . ٧- جميل محمد باعبد الله .
٨- محمد أحمد بادغيش . ٩- خالد عمر باعقيل .
١٠- عبد الله أحمد دعبوش . ١١- حسيبة شاوي .
١٢- رشيدة بوعزة . ١٣- بشرى كيلاني .
١٤- زهيدة بيهاري . ١٥- شارميكو لاكي .
١٦- عفاف دخلي . ١٧ - نعمة الأخضر .
١٨- كارميلا كونسبشن .

ولكن رجال الأمن الـذين يعتمد عليهم بعـد الله سبحانـه وتعالىٰ في حفظ أمن الطائرات كـانوا قد وصلوا إلى المطـار أولاً كي يستقبلوا الطائرة السعـودية القادمة كعـادتهم وليقوموا بـواجبهم الأمني المعتاد على متن الطائرة.

حينما وصل الفـريق الأمني إلى مطـــار دلهي كـانت شمس ذلك

اليـوم قـد تـوارت خلف الأفـق معلنـةً حلـول وقت صـلاة المغـرب للمسلمين.

والذي ذهب منـا إلى مطار دلهي يـرىٰ أنه يتميز وبقيـة مطارات القارة الهنـدية برائحـة التوابل ودخـان السجائر التي تفرزهـا أجسام القـوم ، فضـلاً عن كثرة التماثيـل الكثيرة والعديـدة الأشكـال التي جمعت بين شكل الإنسـان والحيـوان، فهذا تمثـال إنسـان له ٦ أيـدٍ ورأس فيل وذاك تمثـال امـرأة تـرقـص ولها ٤ أيـدٍ وذاك تمثـال بـوذا المعروف وتلك بقرة قد زينها الهندوس بورود وقلائد الرياحين، إلى غير ذلك من الصور المقدسة عندهم.

بـالـرغم من ذلك الجو الـذي تفـوح منه روائح الـوثنيـة والشرك الأكبر اصطف ضبـاط الأمن: فهد الفهـد وعبد العـزيز العبـدالله ونايف العتيبي وسلطـان العتيبي صفاً واحـداً خلف إمامهم خـالد العصيمي ليصلُّوا صلاة المغرب والعشاء جمعاً وقصراً.

كبّر الجميع وانطلقت آيـات سـورة الفـاتحة من الإمـام خـالـد العصيمي وهـو يتلوهـا جهـراً في تلك الصـلاة لتبدد أجـواء الشرك والـوثنية في ذلك المطـار ولتعلن للمـلأ أن الله سبحـانـه وتعالىٰ لـه الحمـد والثنـاء ولـه المجـد والعظمـة فهـو رب العـالمين ولـه الملك والملكـوت والجبروت ومن الله نستلهم العـون على عبادتـه وطاعتـه ومنـه أيضاً نطلـب الهداية للثبـات على هـذا الديـن كما جاءت بـه الرسل حنيفـاً قيماً ملَّة إبـراهيم عليه السـلام وليس كما حرفـه اليهود والنصارىٰ فضلوا وأضلوا فأصبحوا بذلك مغضوباً عليهم وضالين.

وبعد السلام ارتفعت الابتهالات وأصداء التسبيح والتهليل والاستغفار راجية من الباري عزَّ وجل القبول، ثم ذهب الجميع إلى الطائرة وقاموا بواجبهم المطلوب.

ارتقى أفراد الطاقم طائرة الجامبو ٧٤٧ العملاقة، وقد توشحت شعار التوحيد الخالد: لا إله إلاّ الله محمد رسول الله.

لقد كانت الأمور طبيعية جدّاً في غرفة القيادة كما هو الحال في كل يوم وفي كل رحلة، فها هو القبطان (خالد) يُثبِّتُ سماعة الاتصال، ويخرج خرائط الملاحة الجوية ويفحص جهاز الأكسجين، وعن يمينه مساعده نذير الذي يعمل الشيء نفسه، ويستمر بفحص أجهزة الملاحة الجوية ومجموعة القدرة والتحكم في الطائرة، بينما ينهمك المهندس أحمد إدريس ــ الرجل الحيوي الثالث ـ في إعداد وفحص أجهزة الضغط الجوي وسلامة دائرات المولدات الكهربية ونظام إطفاء الحرائق في المحركات النفاثة وصلاحية مضخات وقراءة عدادات الوقود.

ثم يدخل رئيس المضيفين ليحيي جميع أفراد الطاقم، وَلِيُعلم القبطان بأن جميع ملاحي الطائرة قد انتهوا من فحص جميع أبواب ومخارج الطائرة، وقد تمَّ التأكد من أن جميع أجهزة السلامة ــ من أجهزة أكسجين متنقلة وطفايات حريق ومكبرات صوت وقوارب النجاة المائية وصدريات الطفو المائية تحت كل مقعد وأنظمة فتح الأبواب في الحالات الطارئة وصلاحية أجهزة المطابخ من أفران وثلاجات ومخازن التموين ـ قد تمَّ فحصها، وهي كاملة غير

منقوصة، وأنهم على استعداد لاستقبال المسافرين في داخل الطائرة في أي وقت يراه القبطان مناسباً.

عندها هزَّ القبطان خالد رأسه، بعد أن ألقىٰ نظرةً فاحصة سريعة على مفاتيح وأزرار وعدادات غرفة القيادة التي منها علم أنها جاهزة للعمل، عندها قال لرئيس المضيفين:

نعم، الطائرة جاهزةٌ لاستقبال المسافرين.

ثم دقت أجراس الإعلام في صالة المطار لتعلم المسافرين الذين تقافزوا فرحاً أنه قد حان وقت صعود الطائرة السعودية ٧٦٣ والمتجهة إلى الظهران، واصطف الجميع في طابور طويل كلٌّ قد حمل تأشيرة دخول وبطاقة سفر وشيئاً من المال وبعضاً من رسائل الاشتياق، فبعضهم كان يحمل صوراً لعائلته أو أطفاله وزوجته، وقد ودعهم وما زالت حرارة الدمع في عينيه، وبعضهم جاء بعد أن أشرف على بناء بعض دور تحفيظ القرآن والمساجد، وبعضهم ترك أسرته ليغيب عنهم غياباً طويلاً؛ كي يؤمن لهم لقمة العيش، وبعضهم جاء يرتدي لباس الإحرام، يريد زيارة المسجد الحرام.

دخل المسافرون الطائرة فاستقبلهم المضيفون بابتسامتهم وترحيبهم المعتاد، فأرشدوا كلاً إلى مقعده، حتى إذا ما أذن وقت الرحيل أغلقت الطائرة أبوابها، وسارت على أرض المطار نحو المدرج المتجه شرقاً.

كان عدد المفاتيح التي تمَّ فحصها في غرفة القيادة فقط نحواً من ٤٠٠ مؤشر وعداد ومفتاح، وكان وزن الوقود في رحلتنا هذه

يقارب الـ ٥٠ طنّـاً ، وعدد البشر الذين على متنها يقـارب عددهم الـ ٣١٢ إنساناً، أما وزن الطـائرة فقط دون وقود ولا بشر ولا بضاعة فنحواً من ١٧٤ طنّـاً من الحديد والفولاذ والنيكل والمطاط والـزجاج والـورق والقماش وغير ذلـك ممـا يــدخل في تـركيب تلـك الطـائرة العملاقة، وإذا أخذنا بالاعتبـار وزن البضاعة المشحونة يصبح وزن الطائرة الكلي التقريبي عند إقلاعها نحو ٣٠٠ طناً.

كانت الاتصالات تسير بصورة عادية جداً بين أفراد غرفة القيادة وبرج المراقبة في المطار، إذ لم يكن هناك أمر غير اعتيادي فقد أُخذ تصريح بتشغيل المحركات ثم الاتجاه إلى مدرج الإقلاع، حتى إذا ما قاربت الطائرة بداية المدرج التفت المساعد جهته اليمنى ناظراً من خلال زجاج نافذته قائلاً Approach is Clear[١] .

ويلتفت القبطان خالد جهته ليقول :

Runway is Clear[٢] .

ثم قال القبطان خالد : أعلِم برج المراقبة أننا جاهزون للإقلاع .

ويأتي الرد من برج المراقبة الهنـدي : الطائرة السعودية مسموح لها بالإقلاع .

عندها قال القبطان خالد : بسم الله . . يا معين يا رب[٣] .

ثم دفع مقابض الدفع الأربع وهو يقول مرةً أخرى :

يا معين يا رب .

---

(١) أي مسار هبوط الطائرات خالٍ .

(٢) أي المدرج خالٍ من الطائرات .

(٣)أول كلمة عربية يقولها (تسجيل الصندوق الأسود) .

عندها أسرعت الطائرة على أرض المدرج منطلقةً شرقاً بسبب محركاتها التي دارت بأقصى قوتها إلى أن بلغت سرعتها سرعة الإقلاع، عندها ارتفعت الطائرة في الهواء والقبطان يردد:

يا معين يا رب .

وارتفعت الطائرة مودعة مطار دلهي وداعاً أبديّاً.

وبعد أن رفعت الطائرة عجلاتها وأدخلتها وضمت جنيحاتها داخل جناحها لتزيد من سرعتها وهي تدور إلى جهة اليسار إلى جهة الغرب، قال القبطان مبتهلاً للمرة الرابعة: يا معين يا رب. (١)

في تلك الساعة كان الليل قد أرخى سدوله وشمس البلاد الهندية قد غابت مودعة تاركةً خلفها شفقاً أحمر قد توسط ثوب سمائها الأسود الذي امتد بين مشرقيها، علامةً من علامات نهاية يوم الثلاثاء في ذلك الأسبوع . في تلك اللحظات كان الهدوء يخيم على الجميع والطائرة السعودية بدأت تغيب وسط سحب خفيف داكنة اللون بسبب كثافة عادم سيارات الديزل والدخان المتخلف من جراء إحراق أوراق الأشجار في المزارع التي حول المطار أو النيران التي تبقى مشتعلةً طوال أيام السنة في معابد الهندوس والمجوس والبوذيين، والتي من شأن دخانها أن يختلط بالرطوبة المنبعثة من جداول الأنهار المحيطة بها فتكسو أنوار المدينة والقرى القريبة منها وشوارعها غلالة رقيقة من الضباب الداكن الكريه

---

(١) تسجيل الصندوق الأسود.

الـرائحة، وقـد تتعـذر رؤية بعـض المطارات المحيطـة بتلك المزارع بسبب كثرة دخـان تلك النيران المقدسة عندهم، ولكن هـذه الأمور كلهـا لا تشكل عـائقاً أمـام أجهـزة الملاحـة الجوية الحديثـة وخبرة الطيارين الذين يمضـون ساعات طويلة في التـدريب على مواجهة تلك الحالات.

امتدت يد الطيار إلى زر إطفاء إشـارة ربط الحزام عندما ابتعدت الطائرة ٣٠ ميلاً غرب مطار دلهي، بعدها قام المضيفون والمضيفات من مقـاعـدهم ليـؤدوا عملهـم المعتـاد فمنهم من ذهب إلى المطبخ ليعد وجبـة العشاء الساخنـة، ومنهم من ذهب ليعد الشراب المثلج بينما المسافرون في فرح ينتظرون وجبة العشاء اللذيذة.

في الوقت نفسه دقت مضيفة الدور العلوي (المسؤولة عن خدمة غرفـة القيادة) جرس غـرفة القيادة ففتح لها البـاب فدخلت ووقفت إلى الخلف قليلاً من مقـاعد أفـراد الطاقم لتنتظـر منهم طلباتهم من المشروبات أو المأكولات.

وقفت المضيفـة نحـواً من دقيقة ولم يلتفـت إليها أحـد من أفـراد الطاقم فقد كانوا مشغولين بالاتصـال ومراقبة حركة الطائرات يميناً وشمالاً من خلال زجاجها الأمامـي الذي يسمع مِنهُ صوت احتكاك الهواء بـه واضحاً نتيجـة سرعة الطـائرة، عنـدها أدركت أن الـوقت غير مناسبٍ لخدمة غرفة القيادة الآن، فلتأتِ بعد قليل.

خرجت المضيفـة من غرفة القيـادة بينما كان القبطان خالـد يدفع مقابض الدفع إلى الأمام للصعـود بالطائرة من ارتفاع ١٠ آلاف قدم

إلى ١٤ ألف قدم بعدما تلقى أمراً من مراقب الرادار الهندي .

(حتى إذا ما وصلت الطائرة السعودية إلى ذلك الارتفاع قال القبطان خالد : الطائرة السعودية ٧٦٣ على ارتفاع ١٤ ألف قدم[١] .

عندها قال مراقب الرادار الهندي :

MAINTAIN (أي الزم ذلك الارتفاع)

في تلك الأثناء كانت طائرة روسية عملاقة نفاثة من طراز (اليوشن) تُقل على ظهرها ٣٨ راكباً، بمن فيهم طاقمها قد أتت بشحنة بضائع ضخمة من مدينة (شمقند) في ولاية (كازاخستان) تريد إفراغها وشراء غيرها من دلهي بمبلغ حملته معها ، قدر بـ ٢/ ١١ مليون دولار .

وحينما دخلت الطائرة الروسية بلاد الهند ، وكانت على بعد ١٥٠ كيلومتر تقريباً سمح لها بالاتجاه إلى مطار دلهي ، والنزول التدريجي إلى ٢٣ ألف قدم ، فاستدارت الطائرة اليوشن نحو الشرق ، وبدأت في النزول التدريجي .

قال مراقب الرادار الهندي للطائرة الروسية التي كانت على ارتفاع ٢٣ ألف قدم : الطائرة الكازخية ١٩٠٧ انزل إلى ارتفاع ١٥ ألف قدم ، هناك طائرةٌ سعودية أمامك مباشرةً على بعد ١٤ ميلاً على ارتفاع ١٤ ألف قدم .

---

(١) حسب قراءة الصندوق الأسود عند فتحه كانت الطائرة السعودية على ارتفاع ١٣٩٢١ قدم .

أجابت الطائرة الروسية مع وشوشة في الاتصال بالراديو:

الطائرة الكازخية ١٩٠٧ نازلة إلى ارتفاع ١٥ ألف قدم.

كان السكون والظلام يخيم على غرفة القيادة إلاّ من أرقام عداداتها التي كانت تضفي على ذلك الجو شيئاً من الرهبة.

وبينما كان المهندس الجوي أحمد يدور بعينيه على عدادات الضغط والحرارة والتكييف كان المساعد نذير يحرك بعض المفاتيح بيده اليسرىٰ، وفي الوقت نفسه كان القبطان خالد ينظر بعينيه إلى خارج الطائرة من الأمام ومن الجهة اليسرىٰ في ذلك الظلام (وقد أبقىٰ مصابيح الطائرة الخارجية مضاءةً) فلعله يرىٰ أثراً لأي طائرةٍ حوله، وفجأةٍ كانت منه التفاتةٌ سريعة نحو اليسار، فلم يصدق ما رأىٰ.. لقد رأى شبحاً هائلاً قد لفه السواد يتجه إليه من جهته اليسرىٰ بسرعة هائلة ولم يدلَّ عليه إلا بريق ذلك الضوء الأحمر من فوقه.

لقد رأى خالد القدر المحتوم..

لقد رأى اللحظات الأخيرة..

لقد رأى الحق.

ويقف الدماغ عن التفكير فزعاً.

وينقبض القلب هلعاً.

وتتسع حدقة العين جزعاً.

وتنحبس الكلمات في الصدور عن الخروج إلاّ من كلمة التوحيد فتخرج بقوة من القلب الذي طالما ذاب من خشية الله «ولا نزكي

على الله أحداً» فيصرخ مردداً إياها أشهد . . . .

خرجت منه كلمة التوحيد بسرعة وهي تسابق الطائرة القادمة بسرعة الصاعقة وتنقبض أعصاب يده وأصابعه وتمسك بزمام المقود بسرعة وتدور به إلى الجهة اليمنىٰ (لاشعورياً) وهو يكمل ترديد شهادته (أشهد ألاّ إله إلاّ الـ. . .) ويحدث الاصطدام المروِّع .

قبل تلك اللحظة العصيبة دعونا نرجع إلى الوراء ٦ دقائق وندخل إلى مقصورة القيادة للطائرة الروسية وهي تغادر الارتفاع ٢٣ألف قدم في ذلك الليل الحالك السواد وهي تنزل إلى الارتفاع المطلوب منها لنرى أنها قد اكتظَّت بـ ٦ ملاحين : - قبطان الطائرة ومساعده والمهندس الجوي وفني اتصالات الراديو ومرشد خرائط جوية وشخص إضافي سادس .

ولقد كان الجميع يستمعون إلى الإرشادات الموجهة من قبل الرادار الهندي باللغة الإنجليزية وهم يضعون السماعات على آذانهم وكانت وظيفة فني اتصالات الراديو في غرفة القيادة عندهم هو ترجمة تلك الإرشادات من الإنجليزية إلى الروسية ، وبهذا ما حصل بالفعل فقد سمع بعضهم الأمر بالنزول إلى ١٥ ألف قدم إلاّ أن القبطان قد فهم أن الأمر هو بالنزول إلى ١٤ ألف قدم ويبدو أن ذلك سبب سماعه للرقم ١٤ مرتين ، إذ إن الرادار الهندي قال له : انزل إلى ارتفاع ١٥ ألف (وشوشه) .

هناك طائرة سعودية تبعد ١٤ ميلاً . . على ارتفاع ١٤ ألف قدم .

وهكذا أكملت الطائرة الروسية نزولها متجاوزةً الـ ١٥ ألف قدم

نـازلة إلى ١٤ ألف وهنـا تنبـه مساعـد الطيـار وكذلك فنيُّ اتصـالِ الراديو الذي التفت إلى القبطان * وهو متردد وهو يرىٰ الطائرة نازلة عن ارتفاعها المحدد لها :

اصعد يـاقبطان إن مكانك ليس هنا . . . يفترض فينـا ألاّ نكون على هذا الارتفاع .

ويلتفت القبطان الروسي إلى عامل الراديو وعلامات الاستغراب بادية عليه ولسان حاله يقول : أنـا القبطان هنا ولقد أمرنا بالنزول إلى ١٤ ألف قدم .

ويلتفت إلى مسـاعـد الطيار الـذي لم ينبس ببنت شفـة بل تـرك الجدال بينهما وراح يعـالج مفـاتيح تسخين الـزجا ج الأمـامي ضـد الثلج وكأن الأمر لا يعنيه .

ويتردد عـامل الراديـو ويتلعثم وهو يحاول إقنـاع القبطان الـذي يرفض الاقتنـاع بسهولة وكأنه يستعطفـه بأن ما يقوله كـان صحيحاً ويعيد عليه الكلام مرةً أخرىٰ :

إن مكاننـا ليس هنـا . . . لا يفترض أن نكون هنـا . . . اصعد ياقبطـان . . هناك هناك . . آ . . آ . . وتأبىٰ عقلية القبطـان الروسي أن تتقبل ذلك الكلام من عـامل راديو فنراه قـد استبد برأيـه ولم يُعِرْ اهتماماً له ولا حتىٰ مساعده الذي صمت وجلس مكتوف اليدين .

في هذه اللحظات السريعـة كانت الطائرة تشق طـريقها مسرعة بين سحب طبقية خفيفة .

---

* كما جاء من الصندوق الأسود الروسي .

ويلـوح لأفـراد طـاقم القيـادة بـريق شيء لامعٍ يظهـر فجأةً ثم يختفي بسبب تلك السحب ، ثم تلـوح أنـوار خـافتـة مـا تلبث أن تقوىٰ شيئاً فشيئـاً ويزيد اقترابها سرعةً وتمر اللحظـات سريعة وفجأةً تنقشع السحب عن أنظـار طـاقم الطـائرتين ويصـاب كل منهما بذهول المفاجأة ويصيح القبطان الـروسي مولولاً بعد الاصطدام بينما يستغفر ويستشهد القبطان الشبيلي إلى ربه العلام .

ويحصل الاصطدام المروع بين الطائرتين فينكفئ من كان واقفاً في الطـائرة السعوديـة من المضيفين والـركاب على ظهـره أو يسقط على وجهـه ويعلـو الصراخ والعـويل مـن النسـاء والـرجـال والأطفـال وتنطفئ الأضـواء وتقدح الشرارات الكهـربيـة ويـدخل تيار بـارد شـديـد من الهواء وتتطـايـر الأوراق والمخـدات من بين المسـافـرين وتنشفط إلى خارج الطائرة بسبب اختـلاف الضغط . وينفلت زمام الطائرة من يدي القبطان «الشبيلي» بسبب قوة الضربة ويميل جميع الطـاقم إلى الجهـة اليمنىٰ ويصطـدم المهندس الجوي أحمد بلـوحـة العـدادات التي يعمل عليها أمـامـه وينتاب الجميع الخوف والفـزع وتصبح أجهزة إنـذار الطائرة بكل أنـواعها المحـذرة من اختلافٍ في الضغط وفقـد الأكسجين وفتح الأبواب واحتراق المحركـات وتعطل الكهربـاء وانفصال حبال التحكم المعـدنية بأجنحـة وذيل الطائرة ، ولكن سرعان ما يعود القبطان خالـد ويمسك بمقودها وهو يصارع فيها اختلال التوازن .

واهتزت الطائرة العملاقة هـزاً لم تر له مثيل على أثره انفصل الجزء

الأخير منها وطار بعيداً وتطاير بسبب ذلك بعض المسافرين في الهواء وانقلبت الطائرة رأساً على عقب وقد احتوشتها ألسنة اللهب من كل جهة مكونة بذلك مساراً نارياً حلزونياً يتجه إلى الأرض. كما حدث انشراخ آخر في الجزء الأوسط الذي أخذ يزيد شيئاً فشيئاً حتى انفصل عنها بما فيه من مسافرين الذين مافتئوا يصيحون ويصرخون وهو يهوي بهم إلى الأرض بعيداً عن مقدمة الطائرة.

أما الجزء الأمامي من الطائرة فقد استبسل القبطان خالد في انقاذه من الهلاك وهو يردد الشهادتين وقد أدرك كل الإدراك أنها النهاية.

ولكن لم تنجح كل المحاولات التي بذلها القبطان خالد في إنقاذ ما تبقى من الأرواح فبينما هو يردد الشهادة كانت الطائرة قد انقلبت ظهراً لبطن وهي تتجه إلى الأرض هاوية من ارتفاع ٤ آلاف متر وقد تطايرت منها ألسنة اللهب في كل اتجاه إلى أن اصطدمت بالأرض فتمزقت بذلك جميع خزانات الوقود والتي كانت تحوي نحواً من ٤٥ طناً جعلت مجرد الظن بأن احتمال بقاء الحياة لأي فرد منها يعد أمراً مستحيلاً.

إنه موقف حري بكل إنسان أن يقف حياله متأملاً وخاصة من كان يعصي الله وهو يراه وهو معلق بين السماء والأرض. بل حري بكل إنسان أن يجعل من نفسه رقيباً عليها قبل أن يأتي وقت الحساب، نسأل الله الثبات على الدين القويم وحسن الخاتمة.

انتبه مراقب الرادار الهندي بعد وقتٍ إلى اختفاء نقطتين ضوئيتين كانتا على شاشته فأخذ ينادي عليهما.. وينادي وينادي

وينـادي ولكن لاحيـاة لمن تنـادي؛ فلقد قضي الأمـر على انقضـاء أجل كلتا الطائرتين في تلك اللحظة .

في الوقت نفســه كانت طائرة شحن أمـريكية عسكريـة من طراز C-١٤١ قد أدلت بشهادة قالت فيها :

لقد شـاهدنـا على ارتفاع دون الـ ٢٠ ألـف قدم شرارة كبيرة تقع أسفلنا وهي تكبر وتتسع وقـد أعقبتها مـوجة لهب كبيرة سرعـان ما تحولت إلى كتلتين نـاريتين كبيرتين ابتعـدت بعضهما عن بعض، ثم سقطتا على الأرض مخلفة ناراً كبيرة .

التهبت سماء مــدينــة «دادري» بسبـب تلك الشرارة العظيمــة وأضيئت سطوح منازل القـرى المحيطة ومزارعها المتناثـرة هنا وهناك وهزها وأرعبها صوت تلاحم الطائرتين؛ إذ إنهما قد اصطدمتا بسرعة تقـارب الــ ٨٠٠ كم في السـاعـة، فأصـابت كلٌّ منهما الأخـرى في مقتل؛ حيث ضربت أعلى مقـدمــة طـائرة اليـوشن الجانب الأيسر الخلفي للطائرة السعـودية فانفصل ذيلها وطـار في الهواء. أما طرف جنـاحهـا الأيسر فقد أصـاب الجزء الخلفي من الطـائرة السعـوديـة فأحدث فيه شرخـاً. أما ذيل الطائرة الروسيـة الأفقي فقد توسط بين المحـرك رقم ١و٢، فقــدَّ الأول من منتصفـه ودخل جــزء منـه في المحرك رقم ٢؛ بسبب ذلك اختل أيضـاً توازن الطائرة الـروسية التي فقدت السيطـرة على نفسها بسبب قطع ذيلهـا هي الأخرى فلم تجد لها مـلاذاً إلا الارتطـام بالأرض، الأمـر الـذي أدى إلى مقتل كل من فيها .

أذهل ذلك المنظر المروع أهل القرى جميعاً فاشرأبت أعناقهم فزعاً وزاغت أبصارهم هلعاً وهم يرون كتلتين عظيمتين من نار، تتطاير منهما شظايا في كل اتجاه، تشتعلان فجأة، ثم تسقطان على الأرض مخلفة وارءها دوياً وانفجاراً رهيبين لم يروا له مثيلاً.

عندها تدافع الناس من أهل المزارع والقرى باتجاه النيران المشتعلة مسرعين وتلفت الناس وهم يتساءلون:

ما هذا ؟! ما هذا ؟!

فمنهم من خاف وقام يعبد ربه، ومنهم من خاف وبقي مكانه، ومنهم من اتجه نحوها كما هو حال الشرطة الهندية وبعض من كان يعنيهم الأمر بجدية أكثر.

ولكن لحكمة يريدها البارئ ـ جل وعلا ـ فقد سقطت هاتان الطائرتان في مناطق بعيدة عن مراكز الإطفاء، الأمر الذي جعل النيران تظل مشتعلة فيها قرابة الـ ١٦ ساعة متواصلة إلى أن أحالتها إلى فحم متناثر الأجزاء.

تلك المزارع التي كانت شبه مهجورة إلا من بعض أكواخ لفلاحين، وبعض الفقراء الذين يسكنون فيها، والتي كان الظلام يلفها لفّا، أصبحت مضاءة بفعل حطام الطائرتين المشتعل، وجثث المسافرين التي تناثرت هنا وهناك، وقد أحالتها النيران إلى أجساد متفحمة، هرع إليها كثير من المزارعين الذين حاولوا يائسين أن ينقذوا ما يستطيعون إنقاذه من تلك الأشلاء المتناثرة. ولقد رأى سكان القرى تلك الطائرة الجامبو وهي تتأرجح يميناً وشمالاً وهي

تهوي من السماء مبتعدةً عنهم غرباً وعندما علم بعضهم بأنها طائرة اصطدمت بأخرى، وأن الطيار كان يتأرجح بها محاولاً إنقاذها من السقوط ولكنها هوت إلى الأرض محدثةً ناراً وانفجاراً عظيمين بدأ بعضهم ينادي وهو يصلي بكل خشوع تجاه الطائرة المشتعلة؛ إنه الإله المنقذ . . . إنه الإله المنقذ . . . لقد أنقذ حياة قريتنا من الهلاك . . . إنه الإله المنقذ (١) .

وبعد نصف ساعة من ذلك الحادث المروع كان الخبر قد تجاوز تلك المزارع الفقيرة إلى أنحاء العالم كله عبر الأقمار الصناعية؛ حيث أعلنتها محطة التليفزيون الأمريكية (C. N. N) فدخل الخبر بيوتاً كثيرة فكساها حلَّة من الحزن الداكن .

وبعدما علم أسر الضحايا بذلك الخبر في مدينة دلهي تدافعوا بأعدادٍ هائلة إلى مكان الحادث، وأما من كانت أسرته بعيدة فتذرع بالصبر على قدَر الله، وذرف دموع الحزن على ذلك .

في تلك الساعة كان الأخ الأكبر للقبطان خالد الشبيلي في إمارة الشارقة (إحدى الإمارات العربية في الخليج العربي) الذي عندما سمع الخبر بدأ اتصاله بمكتب العمليات الجوية في جدة للتأكد من اسم القبطان على متن تلك الرحلة السعودية .

يقول الأخ الأكبر للقبطان خالد: « وعندما تأكد لي الخبر من مكتب إدارة العمليات الجوية بعد نصف ساعة أن قائد الطائرة هو أخي قلت: لا حول ولاقوة إلا بالله، إنا لله و إنا إليه راجعون .

---

(١) حري بأهل الخير أن يبادروا ببناء مسجد هناك يعلمون هؤلاء الناس الإسلام ويكون المسجد باسم ذلك البطل ويقوم فيه إمام ثقة يعلم الناس القرآن .

ثم انطلقت إلى مطار الشارقة فابتعت تذكرة سافرت بها إلى مطار دلهي حيث وصلت بعد ثلاث ساعات تقريباً من إعلان الحادث، وحينما علمت سلطات المطار أنني أخو القبطان سمحوا بدخولي بسهولة فاستقليت سيارة، وذهبت إلى مكان الحادث، حيث وصلنا إليه بعد ساعة تقريباً فأهالني منظر تلك الجموع الغفيرة من الناس الذين اجتمعوا بالآلاف في تلك المزارع المترامية الأطراف فتذكرت يومها زحام الحج ويوم الحشر.

ولقد كان الزحام شديداً والوصول إلى أجزاء الطائرة المتناثرة والمحترقة صعباً جدّاً.

فقد كان الظلام هو الذي يغطي الساحة إلا من أجزاء الطائرة التي ما زالت تئن تحت النيران المشتعلة وبعض المسافرين الذين تناثروا هنا وهناك محترقين.

اجتمع الناس بتلك الأعداد الهائلة والكل يريد الوصول إلى قريب أو فقيد يرجو أن يكون حيّاً.

ولقد كان الأمر شاقّاً جدّاً وصعباً على الجميع، فأخذنا في البحث والتفتيش، والتنقل هنا وهناك حتى طلع الفجر علينا فتذكرنا عندها لقاء البارئ عز وجل فاصطففنا جماعة قليلة وصلينا الصبح، ثم عاودنا البحث مرةً أخرى بعد أن بزغت شمس الصباح، وكنت أظن أن الأمر سيكون أكثر سهولة في النهار، ولكنه كان صعباً، إذ أضحينا بين جثث الموتى المتفحمة التي نقلت إلى مستشفى قريب وبعض أجزاء الطائرة المحترقة ودخانها المتصاعد

وكأننا في مكـان قد أتت عليه حـرب فأحالتـه أطلالاً، وجعلت من سكانه أعجاز نخلٍ خاوية» . انتهى كلامه .

في صبيحة ذلك اليوم الباكـر تصدرت عناوين الصحف الكبرى العالمية خبر اصطدام الطائرتين المروع :

« الرادار الهندي المتهم الأول في تصادم الطائرتين».

« حصار السلطات الهندية ٥ كم حول حطام الطائرتين».

«السلطات الهندية تمنع البعثة السعودية من استئجار طائرة «هليكوبتر» لمعاينة الحادث» .

واستمر البحث بجد عن الضحـايا ، ووجد أكثرها مـا عدا أفراد غرفة القيـادة الذين اختفوا فعلاً عن وجه الأرض ، ولم يـوجد لهم أثر في اليوم الأول ، وفي اليوم الثاني كانت نتيجة البحث الهندي أن أفراد طاقم غرفة القيادة مفقـودون ولا أمل بالعثور عليهم وأقفلت ملفات القضية عند ذلك الاستنتاج .

وفي اليوم الثالث استمرت الصحف في عناوينها :

« الطيار الشبيلي تفادى كارثة أكبر ».

« العثور على الصندوق الأسود متهالكاً» .

« لجنـة التحقيق الفنيـة هي المعنيـة بكشف ملابسـات الكارثة ».

وبينما كانت وسـائل الإعلام تـواصل الحديث عن ذلك الحادث في ذلك اليـوم كـانت الـرافعـات والشاحنـات تـواصل عملهـا في انتشـال الضحـايـا ورفع الأنقـاض المحترقـة وجمعهـا حيث وجـد

الصندوق الأسود على مقربة من ذيل الطائرة الذي تقطعت كل أجزائه، وكانت بشرى للفنيين الذين وجدوه.

وبينما كان أخو القبطان الشبيلي يدور بناظريه في تلك المأساة في الأجزاء المبعثرة المحترقة للطائرة، إذ صاح أحد العمال الذين كانوا يرفعون الأنقاض من بقايا مقدمة ووسط الطائرة قائلاً:

- يوجد بقية أجساد بالأسفل .. هنا تحت جسم الطائرة - ويشير بيده إلى المكان الذي بين الجناحين المحترقين - وتدافع الناس من كل صوب ليزيلوا الأسلاك والألواح المعدنية بكل صعوبة ليروا بقايا غرفة القيادة، والتي لم يبق فيها ما يدل على أنها كانت غرفة قيادة، ولقد كان الأمر صعباً جدّاً، وهم يحاولون إخراج ما تبقى من أجساد أفراد الطاقم الثلاثة والتي كانت غائرةً في الأرض نحواً من خمسة أمتار.

يقول أخو القبطان الأكبر: «لقد رأيت أخي وتعرَّفتُه من شارة الطيران التي على صدره والإشارة التي على كتفيه وبعض أوراقه الرسمية التي كانت في جيب صدره. وقد أصابته النار فأخفت أكثر معالمه، ولكني رأيت أمراً عجيباً عندما يمَّمْتُه [1]، لقد كانت بشرته بيضاء شديدة البياض غير لونه الأسمر الطبيعي الذي أعرفه، وكان الدم ما زال ينزف أحمر نقيّاً... نعم ما زال ينزف، ونحن في اليوم الثالث من وقوع الحادثة. رحمهم الله أجمعين وجمعنا الله وإياهم في جناتِ النعيم».

(١) التيمم هنا عوضاً عن الغسل للميت وهذا يكون في حق قتلى المعارك من المسلمين ومن لبس الإحرام فمات ومن تعذر غسله كالحريق ..

ومن خلال المعلومات التي كشفها الصندوق الأسود والمعلومات التي كشفهـا شريط التسجيل الـذي في برج المراقبـة الهنـدي، ومن خـلال شكل حطـام الطـائرة المتنـاثـر على الأرض وأقـوال المحققين الخبراء في حوادث الطائرات- من خلال ذلك كله تبين الآتي:

١- القبطان خـالد ـ رحمه الله ـ ومن معه مـن الركـاب على ارتفاع ١٣٩٢١ قـدم «أي أقل من ١٤ ألف قـدم بـ ٢١ متراً» والاتجاه الذي يسير فيه هو بتوجيه من مراقب الرادار الهندي.

٢- مراقب الرادار الهندي قـد أعطى تعليمات إلى الطائرة الكازاخية بالنزول إلى ارتفـاع ١٥ ألف قدم؛ لأن الطائرة السعوديـة كانت أمامه مباشرةً على بعد ١٤ ميلاً و ارتفاع ١٤ ألف قدم.

٣- الطائرة الكازاخية أجابت الرادار الهندي أنه نازل إلى ارتفاع ١٥ ألف قدم (صوت وشوشة).

٤- كان هنـاك صمت إلى لحظة الاصطدام، ولمدة تقارب الـ دقيقة و ٢٨ ثانيـة بين آخـر اتصـال كـان بين الطائـرة الروسيـة والرادار الهندي..

٥- نزلت الطـائرة الكازاخيـة إلى ارتفاع ١٤ ألف قـدم، واستقامت عليـه قبل الطائرة السعـوديـة بوقت طـويل. ولم يكتشف ذلك الرادار الهندي.

٦- تقابلت الطائرتان جناح أيسر لجناح أيسر تقريباً.

٧- قبل التصـادم بلحظـة رأى القبطـان خـالـد الشبيلي الطـائرة الكازاخيـة مقبلة في ذلك الليل البهيم دون أنوار إلا أنـوار طرف

الجناح الأحمر وأعلى مقدمتها (وهذا يؤكده استغفار القبطان خالد للمرة الأولى، ثم استغفاره مرةً ثانية بسرعة وفزع ورهبة، ثم إتباعها بالشهادة التي انقطع تسجيلها إلى النصف في شريط برج المراقبة للرادار، ولكنها كانت مسجلة كاملة في الصندوق الأسود وأتبعها بشهادة ثانية ثم ثالثة كالتالي « . . . . أستغفر الله، أستغفر الله ، أشهد ألا إله إلاّ الله- لحظة اصطدام . . . أشهد ألاّ إله إلاّ الله وأشهد أن محمداً رسول الله، أشهد ألاّ إله إلاّ الله وأشهد أن محمداً رسول الله» .

٨- لقد حاول القبطان خالد أن يتفادى الاصطدام؛ إذ إنه حاول أن يرفع الطائرة إلى الأعلى بواسطة المقود الذي أمامه، الأمر الذي جعله يضغط على زر الاتصال الذي في المقود دون أن يعلم وهو يردد استغفاره واستشهاده.

٩- إن سبب انقطاع إكمال الشهادة في شريط برج المراقبة الهندي هو انفلات زمام (مقود) الطائرة من يد القبطان خالد الذي كان ضاغطاً على زر الاتصال (بسبب قوة الضربة التي تلقاها من الجهة اليسرى من الطائرة الكازاخية) .

١٠- لقد ضربت الطائرة الكازاخية الطائرة السعودية بجناحها الأيسر، وكذلك من الجانب الخلفي الأيسر الأسفل، الأمر الذي أدى إلى :

أ- انفصال ذيل الطائرة السعودية بالكامل وفقدان التحكم بتوازنها لانفصال الحبال المعدنية وقطعها.

ب- انشراخ الجزء الخلفي من جسم الطائرة مما يلي الجناح وسقوط بعض المسافرين من الطائرة في الهواء.

جـ- انقلبت الطائرة السعودية إلى الجانب الأيمن مرتين أو ثلاث في الهواء الأمر الذي فصل الجزء الخلفي بما فيه من مسافرين وأسقطه على الأرض.

د- سقطت مقدمة الطائرة على ظهرها ومعها الجزء الموصول بالجناحين اللذين تقطعت أطرافهما، بمعنى أن غرفة القيادة قد ضربت الأرض أولاً وهي مقلوبة وبسرعة عالية، مما أدى إلى دخولها في الأرض نحواً من ٥ أمتار وتهشم الزجاج الأمامي وبقية المعدات التي دخلت على الطيارين فقطعتهم إرباً.

هـ- بسبب ثقل ذلك الجسم مع الجناحين فإن غرفة القيادة انفصلت وغاصت في الأرض وزحف بقية الجسم فوقها وغطاها.

و- بسبب الكمية الهائلة من الوقود الذي في خزانات الأجنحة اشتعلت مقدمة الطائرة بمن فيها، واختفت كل المعالم التي تدل على وجود غرفة قيادة. ولقد كان هذا السبب الذي أخر اكتشاف جثث طاقم غرفة القيادة إلى اليوم الثالث.

١١- يبدوا أن سبب الخطأ عند الطيارة الروسية هو :

أ- عدم اعتماد القبطان على ترجمة فني الاتصالات.

ب- سماع القبطان الرقم ١٤ مرتين جعله يظن أن الارتفاع

المصرح له هو ١٤ ألف .

١٢- سقط ذيل الطائرة السعودية مسافة ٤ كم بعيداً عن مقدمتها وتحطم إلى ثلاث قطع أما الجزء الأوسط فقد وجد على بُعد (واحد كم) من مقدمتها وبداخله كثير من المسافرين الذين ماتوا من قوة الاصطدام بالأرض .

نسأل الله العلي القدير أن يتغمدهم برحمته ورضوانه .

في اليوم الرابع نقلت بقية الجثث بالطائرات إلى ذويهم ، حيث ذهب أهل الرياض إلى الرياض ، وأهل جدة إلى جدة ، وأهل المدينة إلى المدينة .

وفي صبيحة اليوم الخامس من الحادث أهلّت سماء البقيع؟ على الجموع الغفيرة التي وارت التراب جسد القبطان خالد وهي تغادر بوابة مقبرة البقيع ، حيث كانت المآقي تذرف الدمع حزناً وهي تتمنى على الله أن يكون قد تقبله عنده في منزلة من منازل الشهداء ، وهي تستحضر أحاديث المصطفى ﷺ في الثناء على الشهداء :

عن أبي هريرة ــ رضي الله عنه ــ قال : قال رسول الله ﷺ : «الشهادة سبع سوى القتل في سبيل الله : المقتول في سبيل الله شهيد ، والمطعون شهيد ، والغريق شهيد ، وصاحب ذات الجنب شهيد ، والمبطون شهيد ، وصاحب الحريق شهيد ، والذي يموت تحت الهدم شهيد ، والمرأة تموت بجمع شهيدة» . رواه مسلم .

وعن أبي هريرة ـ رضي الله عنه ــ قال : قال رسول الله ﷺ : «ما

يجد الشهيد من مس القتل إلا كما يجد أحدكم من مس القرصة» .

صحيح رواه الترمذي .

وعن عثمان ـ رضي الله عنه ـ قال : قال رسول الله ﷺ: « من مات وهو يعلم أن لا إله إلا الله دخل الجنة» . رواه مسلم .

وقال ﷺ: « من شهد أن لا إله إلا الله وأن محمداً رسول الله حرم الله عليه النار» . رواه مسلم .

ولعلنا نختم هذه القصة بقصيدة نرثي بها المسلمين الذين توفوا في هذا الحادث جميعاً وهي قصيدة لأحد الشعراء قالها يرثي ابناً له :

حُكْمُ المنيَّة في البريَّة جارِ	ما هذه الدنيا بدارِ قرارِ
بينا يُرى الإنسان فيها مخبراً	حتى يُرى خبراً من الأخبارِ
جُبلتْ على كدرٍ وأنت تريدها	صفواً من الأقذارِ والأكدارِ
ومكلّفُ الأيامَ ضِدَّ طباعها	مُتطلِّب في الماء جذّوة نارِ
فالعيشُ نومٌ والمنيةُ يقظةٌ	والمرءُ بينهما خيال سارِ
وإذا رجوتَ المستحيلَ فإنما	تبني الرجاءَ على شفيرٍ هار
فاقضوا مآربَكم عجالى إنما	أعماركم سفْراً من الأسفارِ
وتراكضوا خيلَ الشباب وبادروا	أن تُسْتَرَدَّ فإنَّهُنَّ عوارِ
والنفسُ إن رضيتْ بذلك أو أبَتْ	منقادةٌ بأزمةِ المقدارِ
أُثني عليه بأثرهِ ولو أنَّه	لم يُغْتبطْ أثنيتُ بالآثارِ
يا كوكباً كان أقصر عمرهُ	وكذاك عمرُ كواكب الأسحارِ

وهـلالُ أيـامٍ مضىٰ لم يستـدِرْ بـدراً ولم يُمهلْ لـوقت سِرار
عجل الخسـوفُ عليـه قبل أوانـهِ فمحـاه قبـلَ مَظِنَّـة الإبـدارِ
إن الكـواكبَ في علـوٍّ محلِّهـا لترىٰ صغـاراً وهـي غير صغـارِ
ولـدُ المُعـزىٰ بعضُـهُ فإذا مضىٰ بعضُ الفتـىٰ فـالكلُّ في الآثـارِ
جـاورتُ أعـدائي وجـاورَ ربَـه شتـانَ بين جـوارِه وجـوارِ
شيئـانِ ينقشعـانِ أولَ وهْلـةٍ ظِلُّ الشبـابِ وخلـةُ الأشرارِ
لا حبـذا الشيبُ الـوفي وحبـذا ظِلُّ الشبـابِ الخائنِ الغـدَّارِ
وطرى من الـدنيا الشبـاب وروقه فإذا انقضَىٰ فقـد انقضَتْ أمطارِي
نـزداد همّاً كلما ازددْنـا غنىً والفقـرُ كلُّ الفقـر في الإكثـارِ
ومن الـرجـال معـالمٌ ومجاهل ومن النجـومِ غـوامضٌ ودرارِي
والنـاسُ مشتبهـون في إيـرادِهم وتفـاضلُ الأقـوامِ في الإصـدارِ

وقال أبو البقاء الرندي :

لكلّ شيءٍ إذا مـا تمَّ نقصـانُ فـلا يُغَـرَّ بطيب العيشِ إنسـانُ
هي الأمـورُ كما شاهدتَـها دولٌ من سرَّه زمـن سـاءتْـه أزمـانُ
وهـذه الـدارُ لا تبْقي على أحـد ولا يـدومُ على حـالٍ لها شـانُ
يمـزِّق الـدهـرُ حتماً كلَّ سابغـةٍ إذا أنبتْ مشرفيـات وخـرصـانُ
وينتضى كل سيفٍ للفنـاءِ ولـو كان ابـن ذي يزَنَ والغمـدَ غُمدانُ
أينَ الملوكُ ذُوو التيجـان من يمنٍ وأينَ منهـم أكـاليـلٌ وتيجـانُ

وأينَ مـا شـادَه شُـدادُ في إرَمٍ   وأينَ ما ساسَه في الفرسِ ساسانُ
وأينَ مـاحـازَهُ قـارونُ من ذهبٍ   وأينَ عـادٌ وشـدادٌ وقحطـانُ
أتى على الكلِّ أمـرٌ لا مـردَّ لـه   حتى قضـوا فكأنَّ القومَ مـا كانـوا

اللهم اغفر للمؤمنين والمؤمنات الأحياء منهم والأموات .



الرادار الهندي المتهم الأول في تصادم الطائرتين

EBEL

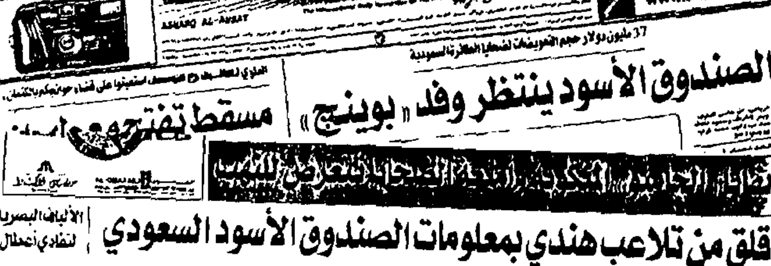
الشرق الأوسط

ASHARQ AL-AWSAT

صخر

منتجات الانترنت

www.sakhr.com



37 مليون دولار حجم التعويضات لضحايا الطائرة السعودية

الصندوق الأسود ينتظر وفد «بوينج»

مسقط تفتح...

قلق من تلاعب هندي بمعلومات الصندوق الأسود السعودي

الألياف البصرية لتفادي احتلال



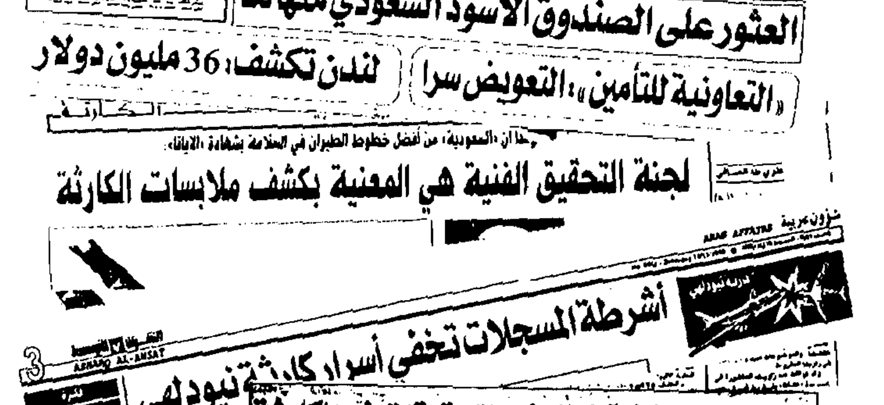
الطيار الشبيلي تفادى كارثه اكبر

EBEL

الاقتصادية

AL-EQTISADIAH

العثور على الصندوق الأسود السعودي متهالكا



لندن تكشف: 36 مليون دولار

«التعاونية للتأمين»: التعويض سرا

أن «السعودية» من أفضل خطوط الطيران في السلامة بشهادة «الاياتا»

لجنة التحقيق الفنية هي المعنية بكشف ملابسات الكارثة

شؤون عربية

ARAB AFFAIRS

أشرطة المسجلات تخفي أسرار كارثة نيودلهي

ASHARQ AL-AWSAT

3

الاقتصادية تكشف آخر نتائج التحقيقات في الكارثة

الصناديق السوداء تخلي ساحة الطيار السعودي

عدم وضوح نطق الهنود وضعف إنجليزية الكازاخ يهبط بالإليوشن إلى الجامبو



دقائق وثوانٍ

كابتن أنس القوز

الرياض - السعودية

قد يخسر الإنسـان ماله فيصبر، وقـد يخسر وقته فينتبـه بعد وقت طـويل، وقـد يخسر قـواه فيتحـامل على نفسـه ويعيش البـاقي من صحته على هامش الحياة، وقـد يخسر الإنسان فلذة كبده فيعيش في ذكرى، تؤرقه لوقت طويل كلما مرّ هاتفٌ يعيد إليه صور الذكريات.

وما أغرب تلك الصورة التي يُرى فيها الواحد منا وهو يمزق ورقة التقويم ليلقي بها في سلـة المهملات دون أن يتفكر أو يدرك بأنـه قد خسر يومـاً كاملاً من عمره، قـد أجال عقله وقلبـه في خطرات هي من السمـو والـرفعة، بحيث تجعل فـاعلهـا في أعلى عليين، أو هي من الذلـة والخسة بحيث تجعل فاعلها في أسفل سـافلين، ماض في بناء دنيـاه بكل جارحـةٍ من جوارحه لاهٍ في هـدم رصيد آخـرته، إن ذكـرته بـالدنيـا انبسط إليك وانشرح، وإن ذكـرته بـالآخرة وأهـوالها اضطرب وانجـرح، قد غلبت عليـه شهوتـه حتى أنسته ذكـر ربه،

فركـن إلى رصيد مالـه وإلى منصبه الجديـد غير عابئ كيف جـاء من حلال أو من حرام قد غرتـه دنياه بأهداب عيونها السود، حتى نسي مـا بينه وبين ربـه من العهود، حتى يجيء إليـه الخبر اليقين فيقلب عليه موازينـه، ويُعْلِمه بأن السفر قريب، وأن عليه تجهيـز الراحلة لعبور مفازةٍ هي من أصعب المفـازات، فيلتفت المفرِّط يميناً وشمالاً فلا يرى زاداً ولا راحلـة، فيتيقّن لديه الهلاك، وقد يتذكر قـولة عمر ابـن الخطاب - رضي الله عنه - ساعة احتضاره: ويل أمك يا عمر إن لم يغفر لك الله!



هذه أم تناغي طفلتها وتلاعبها وترى فيها أنس وحشتها وسلوى وحدتها، وحنان الأم رحمة من الرحمات أعطاها الله تبارك وتعالى للوالدين لتكوين القاعدة الأساسية في تربية الأجيال، وما حُرِم بيت من الحنان إلاّ وكان الخلل في بعض أفراده أو كلهم، ثم تخلد هذه الطفلة إلى النوم وتغطيها أمها بلحافها الصغير لتذهب في سبات عميق.

ووالد تلك الطفلة الذي يجلس إلى جوار الأم - في الدرجة السياحية - يجول في أفكاره بعيداً في محاولةٍ لقراءة بعض كلمات المستقبل القريب في الرد على السؤال الذي أخذ يشغل حيزاً من همومه في الثلاثة أشهر الفائتة.. هل هناك أمل؟

- نعم. هل هناك أمل في الشفاء؟

- هل هناك أمل في شفائها؟

وينتبه إلى سؤال المضيف الذي أوقف عربة المشروبات والفطائر إلى جنبه للمرة الثانية..

- هل تريد شاياً أو عصيراً؟

- هاه.. لا. شكراً.. لا أريد شيئاً..

ويلتفت إلى الأم التي تلفعت بخمارها التي كان جوابها عدم تحركها وعدم التفاتها فيقول: لا. شكراً لا نريد شيئاً.

وتستمر الطائرة في رحلتها من جدة إلى الرياض حاملةً معها مئتي راكب تقريباً كلٌّ له وجهةٌ هو موليها، فهذا طالب

مـدرسـة، وهذا مـدرس، وهـذا رجل أعمال، وهـذا تاجـر، وهـذا مهنـدس ، وهــذا طبيب ، وهـذا مــريض، وهـذا طيــار، وهـذا مضيف، وهـذا مديـر، وهذا وزيـر، وتسير عجلة الحيـاة في توازن عجيب وتناغم بين أطـرافها لتدل بكل ثقة وتأكيـد أن هذه الحياة لا تسير إلا بفعل مـدبِّر خـالق لا مثيل لقدرتـه، ولا مثيل لقوتـه، ولا مثيل لعلمـه، ولا مثيـل لتـدبيره، ولا مثيل لعظمتـه جل جـــلالـه وتقدست أسماؤه سبحانه الحكيم الخبير.

في مقصـورة القيادة كـانت عدادات الطـائرة ومؤشرات أجهـزتها تشير إلى أن كل شيء يسير بانتظام عجيب.

فالمراوح النفـاثة تدور بسرعة تصل إلى ٨٥٠٠ دورة في الـدقيقة، وقـدرة الدفع في الطـائرة الآن تقدر بـــ ٩٠ ألف كيلو وجـزيء الهواء يدخل مـن مقدمة المحـرك النفاث ودرجـة حرارتـه (٣٥ درجة تحت الصفر) ليخـرج من فتحة العادم بسرعـة هائلـة في أقل من جزء من الثانية بحـرارة قدرها (٤٥٠ درجة مئـوية) ووزن طائرتنا بحمـولتها مـايقارب الــ (١٢٠ طنـاً). أمـا الأجهزة الإلكترونيـة التي تغـذي وتعرض أرقام أجهـزة الملاحة الجوية وبقية الأجهـزة الكهربية، فإنها تستهلك مئـات الأمبيرات الكهربيـة ومئـات الآلاف من الفولتـات اللازمة لتشغيلها، إنها مدينة ولكنها طائرة.

وبسبب ذلك التـوازن العجيـب تستطيع أيها القـارئ أن تسنـد ظهرك إلى ظهـر مقعدك لتستمتع بفنجـان من الشـاي، أو مقال في جـريـدة أو كتـاب، حيث إن تلك الآلات الصماء تقـوم بخـدمتك

لتوفر لك الجو الهادئ المريح، والانتقال الهنيء ولتستشعر أيضاً دعاء السفر الذي تسمعه قبيل كل إقلاع . .

(سبحان الذي سخر لنا هذا وما كنا له مقرنين)

بين آونة وأخرى كانت الأم تراقب طفلتها النائمة وتكشف عن وجهها لترى هل هي بخير أم لا، والأب المسكين كان يتحسس ورقة في جيبه ويتردد في إخراجها ليعيد قراءتها كي لا يستثير أحزان الأم ودموعها، فإنها لم تذق طعم النوم المتواصل لعدة ليالٍ مضت بسبب السهر على راحة الطفلة المريضة. وفجأة هبَّتْ الأم من مقعدها حاملةً معها ابنتها بصورة ملحوظة لبقية الركاب وأخذت تجري في الممر بين صفوف المقاعد بسرعة وهي تنادي بصوت مسموع: أريد الحمام، أريد الحمام.

كان المضيفون يقومون بواجبهم المعتاد في توزيع المشروبات والسندويشات على المسافرين عندما فوجئوا بعربة تقديم المشروبات تُدفع بقوة فيتناثر بعضاً من العصير وكؤوس الشراب علىٰ بعض المسافرين؛ لأنها قد اعترضت طريق الأم وهي تجري بابنتها بسرعة إلى الحمام .

حاولت الأم دخول الحمام الأيسر فوجدته مشغولاً فاستدارت بسرعة إلى حمام الجهة اليمنى ودخلته بسرعة وطفلتها.

انتبهت رئيسة المضيفين إلى تلك المسافرة فتبعتها لتستفهم عن إمكانية المساعدة، أثناء ذلك كان الأب قد وصل إلى مكان الأم وحينها سألت المضيفة الأب: ما هي المشكلة؟ فأجاب: بأن

الطفلة مريضة.

فتحت رئيسة المضيفين باب الحمام محاولة استدراك المشكلة، فرأت الأم قد قلبت طفلتها رأساً على عقب، وقد حملتها من قدميها وهي تضرب على ظهرها تريد إنقاذها وهي تبكي بصوت جزع خافت.

- دهشت المضيفة من ذلك المنظر الغريب وسألتها باستغراب Whats Wrong? ، أي ما هي المشكلة؟

- ولكنها لم تجد جواباً من الأم، لأنها لم تفهم السؤال باللغة الإنجليزية.

عندها طلبت المضيفة من أحد المضيفين أن ينادي في المسافرين عبر مكبر الصوت عن الحاجة إلى خدمة طبيب وأهمية توجهه إلى مقدمة الطائرة لوجود حالة طارئة.

توقف (منصور) (مضيف في الطائرة) عن عمله لما رأى ذلك المنظر بالقرب منه واندفع إلى حيث كانت الأم، وعندما وصل إليها سألها : ما المشكلة؟ ما المشكلة؟

ولكن الأم لم تجب لأنها مشغولة عما حولها، فما كان منه إلاّ أن مدّ يديه وتناول الطفلة من يد والدتها وهو يسألها: ما هي مشكلتها ؟ فتجيبه الأم: بأنها تعاني من ضيق في التنفس ويلزمها تنفس صناعي وأكسجين.

نظر (منصور) إلى الطفلة ليرى علامات نقص الأكسجين

واضحة عليها فالشفتان وأطراف الأصابع الصغيرة تميل إلى الزرقة وهي باردةٌ نوعاً ما، والوقت قصير جداً لشرح كل تفاصيل المشكلة، ولكن مشكلتنا الآن هي قلة الأكسجين.

وفي الحال يعلن في الطائرة عن الحاجة الملحة لطبيب، ويشاء الله أن يكون هناك طبيب، ويتنفس الجميع الصعداء مرددين:

حمداً لله.. حمداً لله..

لقد جاء طبيب يعمل في مستشفى التخصصي في الرياض، ومن هنا بدأت حركة الإسعاف والإنقاذ...

في هذه الأثناء دقّ جرس النداء في غرفة القيادة:

- يا قبطان، لدينا طفلة مريضة على الطائرة بحاجة إلى إسعاف..

ويسأل القبطان:

- هل هناك طبيب؟

- نعم، لقد وجدنا طبيب.

- حسنٌ. أعلموني بأخبار تطورات الأمر كل ١٠ دقائق، أو كلما جد في الأمر جديد.

- حسناً يا قبطان.

وهنا بدأت عمليات الجمع والطرح في معرفة الوقت الباقي للوصول إلى مطار الرياض، أو أقرب مطار للطائرة قد يضطر القبطان النزول فيه فيما لو ساءت أحوال المريضة.

وبعد عدة دقائق يدق جرس النداء لتدخل رئيسة المضيفين . .

- يا قبطان، نريد الإذن بفتح حقيبة دكتور الطائرة لاستعمال أدواتها من قبل طبيب متخصص في مستشفى الرياض التخصصي وهذه هي بطاقة الطبيب الشخصية.

وبعد أن اطلع القبطان على البطاقة . . أذن بفتح الحقيبة للاستعمال . . وفتحت الحقيبة الطبية، وأخرج الطبيب الأدوات اللازمة منها، وقام بعمله المعتاد.

أُخذت الطفلة من يد والدتها التي كانت تبكي وتقول بصوت متهدِّج قد علاه الاستسلام واليأس :

- البنت لا تتنفس . . . البنت بحاجة لأكسجين . . .

قال منصور: فعلاً لقد كانت البنت زرقاء الأطراف ليس بها حراك ففرشْتُ لها على الأرض لحافاً بالقرب من الباب الثاني الأيمن للطائرة بين الدرجة الأولى والدرجة السياحية. وأخذْتُ بعمل التنفس الصناعي لها كما تعلمنا في مركز التدريب، واستمريت في عمل التنفس الصناعي للطفلة، بينما كان الطبيب يضع السماعة على صدر الطفلة لمتابعة دقات القلب والتنفس، وكان الطبيب يضغط بأصبعيه على جهة القلب فوق الصدر محاولاً شحذ همة القلب في العمل أكثر كل ثانيةٍ تقريباً.

قال منصور : وكنت لا أزال أعمل لها التنفس الصناعي وأراقب حركة صدرها الصغير يعلو ويهبط وأسأل الطبيب بعيني. هل الأمر على ما يرام؟ هل هناك أمل ؟

والطبيب لا يجيب ؛ لأنه مشغول ، واستمر الطبيب يعمل في صمت والكل ينظر إلى الطبيب ويسألونه :

- هاه . . هل هناك أمل ؟

ويجيب الطبيب وهو يهز رأسه :

- لا أدري ، ولكن لنستمر في العمل . . لنواصل . .

وتنتقل الأخبار الأولى للقبطان . .

- إن الطبيب يقول : ليس هناك أي تطورات حسنة في حالة الطفلة يا قبطان .

ويجيب القبطان :

حسناً لقد بقي على محطة الرياض ٤٥ دقيقة تقريباً ، وهي أقرب المحطات لنا . . . «اللهم رحمتك اللهم اشف مرضانا ومرضى المسلمين» .

لك أيها القارئ أن ترى سحابة الحزن التي أظلت ركاب الطائرة وعلى الأخص طاقمها فهم المعنيون بها الآن ، حيث إنهم يحاولون إنقاذها بما تيسر لهم من سبل ، ولك أيضاً أن تتأمل في قدر الباري عز وجل في تلك البقعة في السماء في الطائرة المعلقة في الهواء ، إن كل شيء يسير بقدرته ومشيئته سبحانه جل وعلا .

وها هي صغيرتنا فاتحة فاها مستسلمة قد عُرِي جسدها إلاّ من حفاظةٍ كانت تسترها وحولها الناس جاثون على ركبهم فهذا قد حمل أسطوانة الأكسجين ، وهذا أخذ القناع ليقربه إلى أنفها عند

احتياجها إليه (و منصور) مستمرٌ في عملية التنفس الصناعي، والطبيب قد علَّق سماعته وهو يضغط بأطراف أصابعه على صدرها، وتلك أمها على مقربة منها قد خنقتها العبرات تمد إليها يدها بين آونةٍ وأخرى لتحس حرارة الحياة في أطراف أناملها الصغيرة. . . وبعضهم وقف ينظر من بعيد وقد علا الحزن محياه وهو ما زال يتحسس الورقة التي في جيبه الأمامي. . . ، إنه والدها، نعم إنه والدها الذي بدأت تتضح له كلمات المستقبل القريب، ولكنه يخشى أن ينطق بها فلعل هناك أمل. . والأمل بالله كبير. .

ويُخرج الطبيب منظاره الضوئي مرةً أخرى ويسلطه على عيني الطفلة ليرى رد فعل العين فلعله يرى ما يسره، ولكن لا استجابة من عيني الطفلة، إن البؤبؤ لم ينكمش !!.

نعم إن البؤبؤ لم ينكمش. . . إن عدم انكماش بؤبؤ العين للضوء في علم الطب يعني توقف الحياة.

ويتراجع الطبيب إلى الخلف قليلاً تراجع اليائس وتلاحظ والدتها علامات الاستسلام على وجه الطبيب فتسأله:

هل هناك أمل. . هل هناك أمل يا دكتور؟

ويأتيها الجواب:

الأمل ضعيف. . ضعيف جدّاً.

وينتقل الخبر هذا إلى القبطان الذي كان يستعد بالطائرة

للهبوط :

- يا قبطان ، إن الدكتور يقول الأمل ضعيف جدّاً .

ويرد القبطان محوقلاً مسترجعاً :

- إنا لله وإنا إليه راجعون . . . و لا حول ولا قوة إلا بالله . . . سنبدأ النزول بعد دقيقتين من الآن وبقي على وصولنا ٢٣ دقيقة إن شاء الله .

ويهتف هاتف :

- اتركوها . . اتركوها . .

ويلتفت الجميع من هذا الذي يقول : اتركوها !

لقد كان والدها هو الذي يقول هذا الكلام وقد علت قسمات وجهه علامات الحزن والشفقة على البنت الرضيعة . . .

- اتركوها لقد عانت كثيراً وآن لها أن ترتاح .

من ذلك الموقف علم الدكتور أن المتحدث هو والدها وأنه على استعداد لتلقي الخبر اليقين فقال لمن حوله منهياً جميع المحاولات اليائسة :

- لقد ماتت . . نسأل الله أن يعوض والديها خيراً .

وجم الجميع في صمت وسكون ووقع ذلك الخبر ثقيلاً على النفوس واغرورقت الدموع في المآقي ، وأخذت الأم طفلتها الباردة ولفتها بعباءتها وتنحت بها بعيداً على كرسي في الدرجة الأولى ، وقد غمرتها آهات الحزن والنحيب الصامت ولسان حالها يقول :

رباه لك الحمد والشكر إنا لله وإنا إليه راجعون، إنا لله وإنا إليه راجعون.

وينتصب الطبيب أمام الوالد الحزين يسأله عن حقيقة مشكلتها: فيجيب الوالد وهو يخرج ورقة من جيبه:

إن لديها مشكلة . . . مشكلة في القلب . . . إن لديها تضخم في القلب.

كان الأب يقول هذه الكلمات، وقد احمرت عيناه بسبب حسرات القلب الذي أرسل جنود الدموع إلى المآقي لتطفئ أثر نار الحزن من على وجهه.

ويأخذ الطبيب ورقة التقرير الطبي من يد الأب المرتعشة ليطلع عليها ويفهم حقيقة المشكلة . .

إنها طفلة تبلغ من العمر أربعة عشر شهراً، بدأت مشكلتها تزداد قبل ثلاثة أشهر عندما كان القلب يضعف عن ضخ كمية الدم اللازمة للجسم، الأمر الذي يؤدي إلى إصابتها بضيق في التنفس والإجهاد، وكان هذا يحصل لها غالباً في حالة الرضاعة؛ لأنها كانت تبذل جهداً في مصِّ الحليب من ثدي أمها فتتعب ويغمى عليها وقد تشرق في بعض الأحيان، وتسعل سعالاً شديداً مستمراً وقد تتفاقم حالتها إلى لحظات الموت.

ولقد جاء بها أبواها من مدينة الرياض لعرضها على إحدى المستشفيات في جدة ولكنهما رجعا بخفي حنين حينما أخبرا أنهما يجب أن يرجعا بها إلى المستشفى التخصصي في الرياض ليتداركا

حالتها، ولكن الله سبحانه وتعالى قضى أمره وقدره واختارها لجواره في هذه الطائرة.

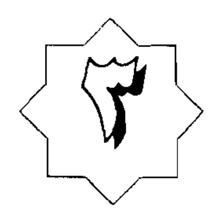
وبينما كانت الشمس تودع قبطاننا مغربة وهو على ارتفاع ١٨ ألف قدم من فوق الأفق وقد احمرت وجنتاها خجلاً معلنة انقضاء يوم من أعمار الخلق إذ هو يتلقى الخبر اليقين:

- لقد ماتت الطفلة يا قبطان.

ويهز القبطان رأسه محوقلاً: لا حول ولا قوة إلا بالله العلي العظيم، إنا لله وإنا إليه راجعون. لله ما أعطى ولله ما أخذ وكل شيء عنده إلى أجل مسمى نسأل الله أن يعين والديها على الصبر.

وبينما كانت الطائرة تسبح نازلة للهبوط في مطار مدينة الرياض تذكر القبطان بيتاً لأحد الشعراء:

دقاتُ قلب المرءِ قائلةٌ له   إن الحياة دقائق وثواني



« اسمها هيفاء »

كابتن محمد المحيسني

جيزان - السعودية

لم تعقها نسمات الهواء البارد في ذلك الشتاء القارس ولا وهاد تلك الأرض الوعرة عبر مزارع سهول تهامة من الجدّ في المشي خلف زوجها الذي تلثم بعمامته الحمراء، والتحف بذلك المعطف الخفيف الذي لم يعقه عن حمل حقيبة يدوية في يده اليمنى، وكان بين الحين والآخر يقف منتظراً إياها لكي تلحق به، إنه مستعجل للّحاق بالطائرة التي ستقله وإياها إلى الرياض، فالطائرة بانتظاره وزوجه في إثره ولا مناص من الجمع بين الاثنين، إنها بطيئة المشي نوعاً ما، ولكنها تتحامل على نفسها في بعض الأحيان حينما يقف بانتظارها لتسرع وكأن نظراته إليها تبعث فيها القوة للحاق به.

مسكينة هي، إنَّ أمامها درب طويل لتصل إلى المطار، ثم درب أطول بعد الوصول إليه، ولكن شتان ما بين الدربين، فالأول مشياً على الأقدام والثاني طيراناً فوق الغمام.

هذه عادة المزارعين لا يحبون الركـوب إلا نادراً فلقد تعودوا المشي بين مزارعهم ولمسـافات طويلة وتعـودوا الصحو باكرًا ولا نـوم بعده وكأنهم يتمثلـون حـديث المصطفـى صلى الله عليـه وسلم: «بـورك لأمتي في بكورها» وتعودوا النوم باكراً فلا سهر بعد العشاء، وكأنهم انتهـوا عن السهر بعـد العشـاء، طـاعة للمصطفى صلى الله عليـه وسلم.

إنهم ذاهبـون إلى المدينـة إلى حيث الشـوارع الطـويلـة الـواسعـة والعمائر الشاهقـة إلى حيث الصحو باكراً لا يتم إلا بـالمنبهات و إلى حيث النـوم الـذي يعـز إلا بإطفاء الكهـربـاء، أكلهم يغلب عليـه المعلبـات، ومركـوبهم يغلب عليـه الدعـة وقلـة الحركة. إنها حيـاة ولكنها ميتة، ولكن ما بال صاحبتنا بطيئة؟

هذا ما سنعرفه بعد قليل.

يرنو القبطـان محمد ببصره من نافذة الطـائرة إلى سماء جيزان وهي ملبـدة بالغيوم وقد أنذرت بهطول مطر غزير، الأمر الذي جعله يأمر بإركاب الركاب بسرعة قبل هطول المطر.

إن مياه الأمطار الغزيرة قد تكون سبباً في تأخر طيران الطائرة إذا ما زاد سمكـها على « $\frac{١}{٢}$ بوصة» على سطـح أرض المـدرج، كما أن احتياطات أخــــرى يجب أن تتخذ في هذه الحالة وهي:

ـ التأكد من صلاحية رادار الطائرة الكاشف للطقس.

ــ أخـذ كمية إضـافيـة من الـوقـود تحسباً لطـريق أطـول بسبب الدوران حول الغيوم العاصفة المرعدة.

ـ التأكد من عمل أجهزة تذويب الثلج من على الأجنحة ومقدمة المحركات والزجاج الأمامي والتأكد من عمل كوابح العجلات بصورة سليمة .

وبعد قليل جاء الركاب إلى الطائرة وصعدوا السلم المؤدي إليها حتى إذا ما دخلوها جلس كل على مقعده فرحاً وربط الحزام مستعداً .

جاء صاحبنا وزوجه وقد أنهكهما التعب بسبب طول المشي فلقد مشيا مسافة طويلة وها هما الآن يستقران في مقعديهما في الدرجة السياحية .

الزوج يبدو سعيداً بالرغم من علامات التعب التي بدت على وجهه ، ولكننا لا نستطيع قراءة قسمات وجه الزوجة ، لأنها متلفعة بخمارها الأسود ، لكننا نؤمن بأنها ليست بأحسن حالٍ من زوجها المتعب ، فهي امرأة ضعيفة أولاً ، وحاملٌ في شهرها التاسع ثانياً ، وهي تصعد الطائرة لأول مرة في حياتها ثالثاً .

أغلقت الطائرة أبوابها ثم أدار القبطان محمد محركاتها واتجه بها إلى بداية المدرج المتجه شمالاً حتى إذا ما استقامت على طول المدرج فتح مصارع قوة محركاتها القصوى ، مما جعلها تنهب الأرض نهباً لسرعتها حتى إذا ما وصلت سرعة الإقلاع رفعت مقدمتها لتودع أرض جيزان قاصدة مطار الرياض .

كانت هناك أكوام من الغيوم متجمعة وسلاسل من الجبال منها أيضاً ولم يكن هناك بد لطائرة القبطان محمد أن تدخل فيها فهي

ليست أكثر من غيوم محملة ببخار من الماء يحملها الله فيها بقدرته .

الهزات الجوية والتي تسمى المطبات الهوائية في عـرف الناس تؤثر في شعور كثير من الناس، وبخاصة على الـذين يركبون الطائرة لأول مـرة . ولكن لو عـرفـوا حقيقتها لما أعـاروهـا بالاً، ويكفي لتقـريب الصورة للناس أن نقـول إن الهواء كالبحر، فيه أمواج وفيـه مدٌّ وجزر وفيـه دوامات أيضـاً ومنـاطق دافئة ومنـاطق بـاردة إلى غير ذلك من الأمـور، ولكن الأمر الأعجب هـو تسخير الله سبحانـه وتعالى هـذا الهواء لحمل تلك الطائرات الحديدية التي تزن مئات الأطنان .

التفت القبطان محمـد إلى مساعد الطيار وهو يقـول : إن الطريق المقترح حسب خطتنـا الجويـة غير مـريـح للمسـافـرين فهـو مليء بعـواصف رعديـة شديـدة، وهذا مـا تؤكـده الصورة التي تظهـر في الـرادار أمامنـا ، دعنا نـذهب من طريق آخـر شمالاً فوق بيشـة ثم الباحـة ثم الطائف ، فلعلـه يكون أفضل ، وكمية الـوقود الإضـافية التي أخذناها تجعلنا نستطيع الـدوران حول الغيوم لمدة نصف ساعة إضافية .

كـان هذا القـرار الأخير الذي قـرره القبطـان محمد في رحلتـه من جيـزان إلى الريـاض ومـا علم أن ذلك القـرار لن يعجب الكثير من المسـافرين ، وبخـاصـة زوج المرأة ذات الشهر التـاسع ، ولكن مهما كـان نـوع القـرار فصـاحب السفينـة أعلم من غيره في تلك الأمـور المتعلقـة بـالملاحـة الجويـة ، وكما قيل في المثل : أهل مكـة أدرىٰ بشعابها .

وبينما كانت الطائرة تسبح بين الغيوم كان الجميع مشغولاً في غرفة القيادة، فالقبطان مهتم بإيجاد أقصر الطرق للوصول في السماء إلى الرياض محافظةً على الوقت الذي هو مهم للمسافرين الذين لديهم مواعيد للمواصلة على رحلات أخرى وكذلك توفيراً لأكبر كمية من الوقود الذي هو عنصر الحركة في الطائرة، وكذلك مساعد الطيار الذي أخذ يعيد حساباته على ورقة خطة الرحلة ويحسب كمية الوقود التي ستكفيهم للوصول، كما أنه كان على دوام الاتصال بـ مراقبي حركة المرور الجوية في منطقة الجنوب للتنسيق في إيجاد أفضل الطرق التي لا توجد بها عواصف رعدية شديدة.

عاد المغص الشديد مرةً أخرى وطالت مدته أكثر من ذي قبل. فقبل قليل أتاها المغص عندما كانت في صالة الانتظار مع زوجها وقاومته وتحملته، وها هو يعاودها الآن أشدّ من ذي قبل.

مسكينة هي، إنها في شهرها التاسع وليس لها خبرة في آلام الطلق ولا كيفيته، فلقد بدأ معها هذا الصباح الباكر على شكل مغصات خفيفة متباعدة، ولعل مشيها الطويل مع زوجها من القرية إلى المطار لمدة ثلاث ساعات متواصلة زاد من حدة ذلك الطلق. ولكنها «بكرية» كما يقال فهو أول حمل لها وكل شيء جديد بالنسبة لها.

انتبه الزوج إلى زوجته التي حنت رأسها تجاه ركبتيها وقد ضمت ذراعيها على بطنها حابسة صرخة مكتومة تكاد أن تفلت من بين أسنانها.

تململ الزوج في مكـانه وبدأ القلـق يساوره وهو ينظـر إلى زوجته المسكينة التي تعاني آلام الطلق . . .

ماذا يفعل . ؟

ماذا يصنع . ؟

إنه بين السماء والأرض . .

بل إنها بين السماء والأرض . .

لا أمل ولا مغيث إلا رب السماء والأرض .

لا أمل إلا بالدعاء من الواحد القهار.

ـ نريد كأس ماء .

ـ حاضر.

ـ تفضل . . ماذا بها؟ هل من مساعدة؟

ـ لا . شكراً . . . هي تعبانة شوية . (حوار سريع دار بين الزوج ومضيف الطائرة) .

ورفعت الزوجـة رأسها تتنفس الصعداء بعـد أن ذهبت عنها آلام الطلقة ، وشربت كأس الماء لتسترد شيئاً من الماء الذي فقدته بسبب العرق ، وينظر إليهـا الزوج وهو يكاد يبكي على نفسـه ، ماذا فعلت بك يا مسكينة؟ ليس بقربنا مستشفى ماذا أفعل؟

ـ يا الله متى سنصل إلى الرياض؟ يا الله رحمتك .

وبينما كان الزوج في استغاثـة وقلق ، إذ أضاء القبطان إشارة ربط الحزام ، ففرح فرحـاً شديداً وقال في نفسه : لقـد وصلنا والحمد لله ، تحملي قليلاً يا زوجتي العزيزة فلقد وصلنا الرياض .

ولكن خاب ظن المسكين حينما سمع القبطان يأمر الجميع بربط الحزام ليس استعداداً للهبوط بل لتوقع الدخول في مطبات هوائية فعاد إليه القلق مرةً أخرى.

وفجأة خرجت صرخة مكتومة من الزوجة المسكينة وتكورت على نفسها مرة أخرى من ألم الطلقة الحادة.

كان القبطان ومساعده مشغولان في غرفة القيادة في الالتفاف حول العواصف الرعدية يحاولان تَجَنُّب المطبات الهوائية قدر الإمكان، وها هي الطائرة تدور الآن منعطفة فوق منطقة الطائف وقد سلكت اتجاهاً شماليّاً، ولكنها أي الطائرة ما زالت تسبح في الغيوم خلال مطبات متوسطة الشدة إلى خفيفة.

لقد قطعت الطائرة الآن ما يقارب من ثلث المسافة وبقي الثلثان وإشارة ربط الحزام ما زالت مضاءة. إنه يوم عصيب، عواصف وأمطار ومطبات (اللهم حوالينا ولا علينا).

يشرب القبطان فنجان الشاي الذي بجانبه وقد ركز نظراته على الرادار ذي الشاشة الخضراء، ثم يجول بعينيه إلى مفاتيح وإشارات أجهزة تسخين الثلج من على الجناحين بين آونة وأخرى ليتأكد من سريان الأمور على ما ينبغي، فالثلج يتكون على هذه الارتفاعات العالية بسهولة على جسم الطائرة لأن الغيوم تحمل الماء والطائرة تصل حرارة جسمها الخارجي إلى ٣٥ درجة تحت الصفر بسبب برودة الجو على ارتفاع ٢٧ ألف قدم. إنه شتاء قارس وشديد ولكنه في السماء فقط والحمد لله.

كادت الزوجة أن تفقد وعيها من شدة الطلقة التي أتتها مؤخراً، وقد أجهدها التعب وبدت قلقةً تريد الخلاص، ولسان حالها المستسلم يقول لزوجها:

إنها الولادة . . .

هل سألد في الطائرة بين الرجال . ؟

واعيباه . . واعيباه . .

يا ليتني بقيت عند أمي حتى ألد وأخلص . .

ويلتفت زوجها إليها وهو يصبّرها قائلاً:

ـ اصبري، اصبري، تحملي، سنصل بعد قليل . .

(إنها كلمات هو غير مقتنع بها، لأنه لا يعلم متى ستصل الطائرة، وما علم أن الطائرة ستتأخر في النزول هذا اليوم خصوصا نحواً من نصف ساعة (مسكينة تلك المرأة إنها في وضع لا تحسد عليه أبداً).

ولشدة حياء الزوجة فإنها تأمر زوجها بإعطائها عمامته لكي تشد بها على فمها وتعض بها على أسنانها لكي لا يخرج الصوت حين يأتيها ألم الطلق.

وتمَّ لها ما أرادت وها هي تشد على أسنانها وتضم رجليها إلى بعضهما مرةً أخرىٰ استعدادًا للطلقة القادمة، وتأخذ نفساً عميقاً للطلقة وتأتيها الطلقة مرة أخرى فتفقد المسكينة رؤية من حولها وتصرخ صرخةً من أعماقها وتهوي برأسها إلى ركبتيها وقد كتمت ما

استطاعت من تلك الصرخة وهي تستغيث بصمت :

ـ يا الله ليس هناك أحد سواك . .

ـ يا الله هل سألد بين الرجال . ؟

ـ يا الله أنت أعلم بمصيبتي مني .

ما أجمل الحياء عند النساء! إنه التاج الذي تلبسه كل أنثى ، وما خلعت أنثى تاج الحياء إلا ونزعت عنها دينها وأنوثتها . (رحم الله نساء المؤمنين) .

والحياءُ شعبةٌ من شعب الإيمان كما أخبر بذلك المصطفى صلى الله عليه وآله وسلم ، والحياء لا يأتي إلا بخير، وكلما كانت المرأة أشد حياءً كلما كانت أشد قرباً من زوجها إن كانت متزوجة ، وكانت أكثر تقديراً واحتراماً من الناس لها .

الزوج في موقف محرج جدّاً ، والزوجة في عالمها الخاص ، والقبطان لا يدري عن تلك المشكلة إلى الآن ؛ لأن إشارة ربط الحزام ما زالت مضاءة والخبر لم يصل إلى القبطان عن طريق المضيف ؛ لأن المضيف علم أنها تعبانة شوية فقط من زوجها .

ولو علم القبطان فهل يستطيع أن يفعل شيئاً؟

والجواب نعم . بإمكانه أن ينزل في أقرب مطار كـ (بيشة) أو (الطائف) مثلا بدلاً من المواصلة إلى (الرياض) ؛ ليعين تلك المرأة المسكينة على الخلاص من مشكلتها ، ولكن تلك المسكينة تمر بمرحلة مهمة ليس لها بها خبرة ، فضلاً عن زوجها المزارع البسيط المسكين ، فهي لا تعلم في أي مرحلة من مراحل الطلق تمر ، ولا

كيف تتعامل معه، ولا كيف تستعد له؛ فهي بكرٌ دون العشرين بقليل، ما علمت أنها ستلد في هذا اليوم، وفي مكان لم تتوقع في عمرها أن تكون فيه.

وها هي مرة أخرى يثور عليها هرمون (الأيستروجين) بأمرٍ من الغدة الصنوبرية [1] بأمرٍ من خالق الغدة الصنوبرية فتزيد نسبته في الدم فيقبض عضلات الرحم العلوية ثم تتدرج في الانقباض بحركة دودية تقريباً فيكوِّن دفعاً متوازناً من أعلى إلى أسفل ليطرد بذلك ما بداخله إلى الخارج (ذلك صنع الخبير العليم الذي خلق فسوى والذي قدّر فهدى والذي لو اجتمعت الإنس والجن على أن يخرجوا ما بذلك الرحم بصورة لا تؤذي لما عرفوا ولما استطاعوا - سبحانه جلت قدرته وتعالت عن الإدراك عظمته لا إله إلا هو الواحد الأحد الفرد الصمد الذي خلق كل شيء فقدره تقديرًا).

رحم الله أمهاتنا اللاّتي عَانَيْنَ آلام الطلق الساعات الطويلة.

* * * * *

مرت الطائرة فوق منطقة الدوادمي[2] وهي متجهة إلى الرياض، وها هو هرمون (الأيستروجين) يقبض عضلات الرحم مرة أخرى معلناً بداية إنهاء معاناة الأم المسكينة فيمزق كيس الجنين وتخرج المياه منه.

---

(١) الغدة الصنوبرية: الغدة الرئيسية في الجسم كله والتي تعطي الأوامر إلى جميع قطاعات الجسم، وتسمى بمعنى أقرب (الإدارة العامة)، وتوجد في تجويف عظمى يُسمىٰ (سيلاتورسيكا) عند تقاطع العصبين البصريين في قاعدة الجمجمة.

(٢) الدوادمي منطقة شمال غرب مدينة الرياض تبعد نحواً من ٢٠٠ كلم.

كان الراكب الذي يجلس بجوار الـزوج وزوجته قد قدَّر شعورهما فقام من مقعـده إلى مكان آخر؛ كي لا يـوقع الرجل في حـرج أكثر. وما عساه أن يفعل لهما؟!

وبينما كان هـرمون (الإيستروجين) يواصل عمله ويسـابق مؤشر السـاعة في الـوصـول إلى خط النهايـة مع المرأة المسكينـة إذ صرخت المرأة مستسلمـة لمرحلة الطلق الشـديـد جدّاً وأحست ببلل تحتهـا، عنـدهـا قالـت بصوت مخنـوق يخالطـه بكـاء المستغيث المستسلم: أشعر بشيء يخرج مني.

ولنقف هنا وقفة...

هل يستطيع زوج أن يتخيل نفسـه مكان ذلك الـزوج؟ امرأة على وشك الولادة في السماء بين الغيوم وقد وصلت مرحلة الطلق الشديد جدّاً وليس هناك من يستطيع إسعافهـا وقد وصلت إلى مرحلة الخط النهائي؟

إن صـاحبنا في مـوقف لا يُحسـد عليـه أبـداً. وهذه اللحظـات الحرجـة التي يمـر بها هـو وزوجتـه ليسـا أول من وقع فيهـا، فنحن نسمع عن قصص كثيرة لـولاداتٍ حصلت في أمـاكن غير متوقعـة، فهنـاك من ولـدت في سيارة وهنـاك من ولـدت في سفينـة، إلى غير ذلك من القصص وأغلب حـالات تلك الـولادات الغير متـوقعـة تحصل في الولادة البكـرية حيث تكون الأم جاهلـة تماماً بحقيقة آلام الطلق وشدتها مهما سمعت ومهما قرأت (إن كانت تقرأ).

وفجأة يضيء القبطـان إشارة ربـط الحزام إعلانـاً ببـداية الهبـوط

ويضيء المصابيح الخارجية وتبدأ طائرتنـا بالنزول من ارتفاع ٢٧ ألف قدم، فلم يبق على الوصول إلا ٢٢ دقيقة بالضبط.

وتهيج عضـلاتُ الــرحم مـرة أخـرى وتنقبض بشـــدة فتتفجـر الأوعية الدموية في رحم الأم المسكينة وتبدأ الدماء منها تسيل . .

يا الله رحماك إنها النهاية . . .

لا عجب

لا عجب حينما يقرأ المرء فينا حديث المصطفى صلى الله عليه وآله وسلـم في فضل الأم، فيقول للصحابي الذي سأله: من أحق الناس بحسن صحابتي يا رسـول الله؟ فيجيبه المصطفى صلى الله عليه وآله وسلم أمك.

فيقول: ثم من؟

فيقول: أمك.

فيقول: ثم من؟

فيقول: أمك.

فيقول: ثم من؟

فيقول صلى الله عليه وآله وسلم: أبوك.

إنها والله مـواقف لا يعـرف الإنسـان فيهـا فضل الأم، إلا حينما يسمع أو يقرأ أو يـرى تلك الحقائق التي تهز القلوب هـزاً. وكذلك ذلك الموقف للصحـابي الذي كان يطـوف حول الكعبـة حاجًّـا وقد حمل أمـه على كتفيـه فيسأل المصطفـى صلى الله عليـه وآلـه وسلم: أتراني يـا رسول الله قد وفيتهـا حقها؟ فيجيبه المصطفى رسـول الرحمة صلى الله عليه وآله وسلم: لا. ولا بطلقة واحدة.

والله إنه كـلام النبوة الحق، الذي لا ينطق عن الهوى، ولـذا كان العقوق كبيرةً من الكبائر، كما أن رضا الـوالدين من رضا الله كما قال تعالى: ﴿**وقضى ربك ألا تعبـدوا إلا إياه وبـالوالـدين إحسانـاً* إما يبلغن عنـدك الكبر أحـدُهما أو كلاهما فـلا تقل لهما أُفٍّ ولا تنهـرهما**

وقل لهما قولاً كريماً * واخفض لهما جناح الذل من الرحمة وقل رب ارحمهما كما ربياني صغيرا﴾.

إن الدراسات الطبية تقول: إن أشد الآلام التي يتعرض لها الإنسان وتحتل المرتبة الأولى في الشدة هي آلام الطلق. وأقوى العضلات في جسمه بعد عضلة القلب هي عضلات الرحم.

ولعلنا نأخذ بعض المعلومات المختصرة عن ذلك الطلق الذي ينتاب النساء أثناء الولادة.

فالطلق أنواع:

١ ـ الطلق الكاذب: وهو عبارة عن تقلصات في الرحم غير منتظمة تأتي مرة أو مرتان في اليوم ولا يصاحبها توسع في عنق الرحم.

٢ ـ الطلق الحقيقي الخفيف: وهي تقلصات منتظمة يصاحبها توسع في عنق الرحم تأتي كل ساعة تقريباً وتستمر لمدة $\frac{1}{2}$ دقيقة تقريباً.

٣ ـ الطلق المتوسط: وهي تقلصات منتظمة يصاحبها توسع أكثر في عنق الرحم تأتي كل $\frac{1}{2}$ ساعة تقريباً وتستمر لمدة دقيقة تقريباً.

٤ ـ الطلق الشديد: وهي تقلصات منتظمة يصاحبها توسع عنق الرحم إلى حده الأقصى لكي يتم إخراج الولد تأتي كل خمس دقائق أو أقل وتستمر لمدة دقيقتين أو ثلاث.

والطلق ثلاث مراحل...

المرحلة الأولى: وهي من بداية الطلق الحقيقي إلى التوسع الكامل لعنق الرحم وتمتد هذه المرحلة ما يقارب ١٢ ساعة للبكر و٦ ـ ٨ ساعات للولود.

المرحلة الثانية: وهي من نهاية توسع عنق الرحم الكامل إلى خروج الولد وتستمر نحواً من ساعة واحدة في البكر و٢٠ ـ ٤٠ دقيقة للولود.

المرحلة الثالثة: وهي من وقت خروج الولد إلى خروج المشيمة وهذه مدتها نحواً من $\frac{١}{٤}$ ساعة فقط للبكر والولود.

* * *

«الطائرة القـادمة من أبها مسموح لها بـالهبوط في مطار الـرياض إن الـريــاح شمالية شرقية بسرعة ٨ عقدات» هذا ما قاله برج مراقبة مطار الريـاض للقبطان محمد الذي أنـزل طائرته بخفة ومهـارة وهو يتنفس الصعـداء بعــد مضي يـوم عصيب بين العــواصف الماطـرة والمطبات الهوائية.

وما أن نـزلت الطائرة على الأرض ولامست عجـلاتها أرض المطار حتى سمع القبطان محمد طرقًا سريعًا على باب غرفة القيادة. .

التفت القبطان محمـد إلى مساعـده وهو يتساءل بينـه وبين نفسه (وهو يضغط على زر فتح بـاب غرفة القيادة الكهربـائي): ترى من ذا الذي يطرق الباب حالاً بعد ثـوانٍ قليلة من هبوط الطائرة؟ لا بد أن يكون أمراً مهمّـاً!! لِنرَ!

عندها دخل رئيس المضيفين وقال: يا قبطان. . امرأة تلد.

وتتردد الكلمات في أذن القبطان الـذي ملكته الدهشـة والمفاجأة (امرأة تلد!. . . امرأة تلد. .!).

ـ امرأة تلد! إيش! امرأة تلد!

وظن القبطان لـوهله أن رئيس المضيفين يمـزح. ولكن ليس هذا بمزاح فعلامات الجدية واضحة على وجه رئيس المضيفين.

عندها التفت القبطان متعجباً ومعاتباً رئيس المضيفين:

ولماذا لم تخبرونــا قبل أن ننــزل لكـي نطلب سيـارة إسعــاف للمستشفى؟ فيجيب رئيس المضيفين: والله يـا قبطان مـا علمنا إلا الساعة، وزوجها هو الذي قال إنها تعبانة شوية فقط.

ويلتفت القبطان إلى مساعده:

ـ ماذا عسانا نفعل؟

ـ الوقت قصير. ويلتفت القبطان مرة أخرى وهو يقول:

ــ هي تلـد الآن؟ ويجيب رئيس المضيفين مـؤكـداً: نعم. نعم. هي تلد الآن.. ويزفر القبطان زفـرة ساخنة وهو يقول: لا حول ولا قوة إلا بالله، إنا لله و إنا إليه راجعون.

ما أن انتهينـا من مشاكل العواصف الـرعدية حتى جاءتنـا هذه المشكلة!

أسئلة تـدور في خلد القبطان محمـد وهو يقـود الطائرة على أرض المطار إلى الموقف المحدد لها، وانتبه القبطـان فجأة من هول المفاجأة وأصدر أمرًا إلى مساعده: اطلب سيارة إسعاف حالاً.. ثم يقول في نفســه: ومــاذا عسى سيـارة الإسعـاف أن تفعـل؟ بل متى ستصل سيــارة الإسعـاف من أقــرب مستشفى للــولادة إنــه لا يقل عن ساعة!!

ـ ساعة والمرأة الآن تلد!!..

ـ ساعة بها ستحدث أمور كثيرة!!

ـ ما هؤلاء الناس الذين يعرضون حياتهم وحياة أهليهم للخطر!!

ـ أهذا وقت سفر في الشهر التاسع؟! سبحان الله!

وبينما القبطان محمـد في تعجبه كـانت الطـائرة تقترب مسرعة إلى موقفها حتى إذا مـا وصلت إلى مكانها المخصوص وقفت ثم أُطفئت محركاتها إعلانا بالسماح للأبواب بالفتح.

وعندما فتحت الأبواب بعد إلصاق النفق المتحرك هبَّ الركاب مسرعين بالخروج من الطائرة، وما هي إلا لحظات حتى كانت الطائرة فارغة إلا من الزوج وزوجته التي كانت غارقة في دمائها وبكائها، والمضيفون يتساءلون وهم حيارىٰ :

ـ أين سيارة الإسعاف!

ـ متى تصل سيارة الإسعاف؟

ـ من الذي سيولدها؟

ـ من الذي سيقوم بالإشراف على عملية الولادة؟

* * *

ما زالت الأم تقاوم نفسها وتئن متألمة إنها تصبر على الألم ولا تريد الـــولادة أمام الرجال (يا لشيمة بنات المسلمين! إنه الحياء الذي لا يأتي إلا بكل خير) وبينما هي كذلك إذ جاءهـا الفرج من الله . . لقد وصلت سيارة الإسعاف ، ووقفت تحت الطائرة في ثوانٍ معدودة بعد وقوف الطـائرة في موقفهـا ، وما هي إلا ثـوان أخرىٰ حتى كـان اثنان من الممرضين الـرجال يصعـدون بنقالـة إلى الطائرة بخفـة وسرعة ثم حملت المرأة على النقالـة بسرعة وقد تـركت بقع دماء وسـوائل مختلفة على مقعـدها ، ولكنهـا مـا زالت تضم رجليهـا وهي تئن وتصيح لا تريد الولادة أمام الرجال الممرضين!!

لا بأس اصبري ففرج الله قريب . .

وبعـد ½ دقيقة كـانت المرأة في سيـارة الإسعاف تحت الطـائرة وقد استقبلتها اثنتان من النساء الممرضات اللتان ما أن رأتهما الزوجة المسكينـة حتى تنفست الصعـداء وأرخت رجليهـا وتـركت الطلقـة الأخيرة تنهي الفصل الأخير من شريط الألم والبكاء والأنين .

ولكن كيف وصلت سيـارة الإسعـاف بتلك السرعـة؟ والجواب عن هذا أن سيـارة الإسعاف هذه لم تكـن مرسلة إلى طـائرة القبطان محمد ، بل كـانت مرسلة إلى طـائرة مجاورة كانت واقفة قريبـا منها ، وكانت سيارة الإسعـاف تلك تنتظر مريضاً ينـزل من تلك الطائرة ، وأثنـاء ذلك وصلت مكالمة هـاتفية لسيـارة الإسعاف تلك أن هنـاك حالـة ولادة متوقعـة على طائرة قـادمة بجـانبكم فاذهبـوا إليها فهي صاحبـة الحق في الأولوية . فـاستجاب من كان في سيـارة الإسعاف

حالاً لذلك الأمر حيث كانوا هناك خلال ثوانٍ معدودة.

أليس هذا فرج من الله تعالى؟!

قفز القبطان محمد من كرسيه بعد أن أطفأ محركاتها وإشارة ربط الحزام في غرفة القيادة إلى خارج الطائرة ونزل من على السلم مسرعاً إلى سيارة الإسعاف ليطمئن على الزوجة المسكينة. وإذا به يرى الزوج يقفز من سيارة الإسعاف متهللاً فرحاً وهو يجري نحو القبطان محمد وهو يقول بكلمات متقطعة تقطعها فرحة استقبال المولود:

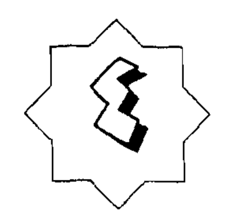
- يا قبطان؟ ما اسم ابنتك؟

- أريد أن أسمي ابنتي على اسم ابنتك، لقد رزقت بنتاً والحمد لله. أجاب القبطان وهو يبادل ذلك الأب شعور الفرح والبهجة:

- هيفاء، اسمها هيفاء.

وبينما هما واقفان كذلك إذ سمع صياح طفلة صغيرة تبكي من سيارة الإسعاف وها هي القابلة تقطع حبل السرة لهيفاء الصغيرة وبذلك تكون قد قطعت الشريط الأخير للفصل الأخير لقصة ذلك اليوم.

إنها نهاية جميلة ليوم عصيب وخاتمة أجمل لمعاناة آلام شديدة وجائزة كبرى لوالدين صغيرين لعلهما يتذكران في كل صلاة قول الباري عز وجل ﴿**وقل رب ارحمهما كما ربياني صغيرا**﴾.



سرُّ جلد الثور

كابتن انس القوز

الرياض - السعودية

عن أبي موسى الأشعري - رضي الله عنه - أن النبي ﷺ قال : إنما مثل الجليس الصالح والجليس السوء ، كحامل المسك ونافخ الكير، فحامل المسك إما أن يحذيك وإما أن تبتاع منه وإما أن تجد منه ريحاً طيبة ، ونافخ الكير إما أن يحرق ثيابك وإما أن تجد منه ريحاً منتنة». رواه البخاري ومسلم.

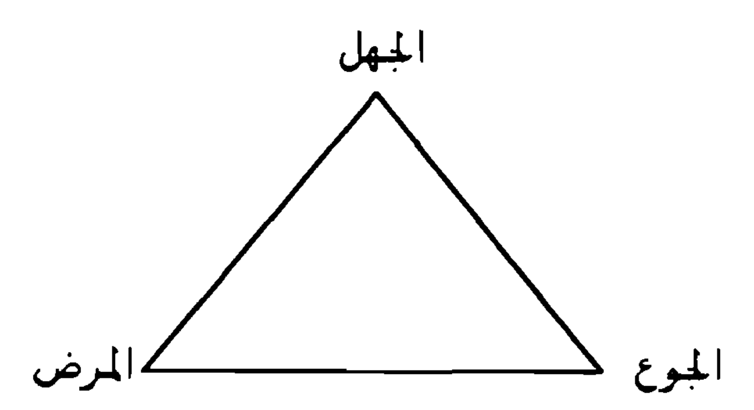
لقد تذكرت هذا الحديث وأنا أودع ضيفنا من غرفة القيادة مصافحاً ، فلقد كان أحد الدعاة الذين بذلوا من وقتهم وماهم وأنفسهم في نشر هذا الدين في أرجاء المعمورة ، ونحن ينتابنا الشعور بالتقصير فعلاً عندما نرى هؤلاء الدعاة وهم يضربون في الأرض شرقاً وغرباً وكأنهم ما خلقوا إلا لذلك ، حيث تراهم لا يجدون لذة الشعور بالحياة إلا بالبذل في سبيل نشر هذا الدين ،

فجزاهم الله عنا خير الجزاء .

لقد كان الحديث ذو شجون في غرفة القيادة ونحن على ارتفاع ٣٥ ألف قدم، إذ كان الأخ الداعية يروي بعض مواقف وقصص الدعاة في بعض البلاد التي يذهبون إليها، وكأنه يستحثنا للذهاب معه للدعوة إلى الله هناك .

لقد ذكرني كلام ذلك الضيف الكريم بحديث المصطفى صلوات الله وسلامه عليه، الذي بيَّن الفرق بين الجليسين، الجليس الصالح الذي لا تجد منه إلاَّ كل خير وخبر مفرح وذكر لله تبارك وتعالى، وربما يختم ذلك بتعطيرك برائحة طيبة عطرة، وبين الجليس السوء الذي لا تأمن غائلته حيث لا يذكرك إلا بالدنيا وأهلها ويشغل وقتك بالقيل والقال والغيبة والنميمة مفسداً هواءك النظيف بدخان لفائف تبغه المسمومة .

نعم، لقد كان الحديث ذو شجون مع ضيفنا الكريم الذي قد زارنا في غرفه القيادة في ذلك اليوم المبارك . وهو يحدثنا عن قصة أحد الدعاة إلى الله في أحد البلاد الإفريقية التي زارها وما كان لها من أثر كبير في النفوس، ذلك الداعية الذي كان يعمل طبيباً في بلاده بلاد الكويت، قد نذر نفسه للدعوه في سبيل الله، ونشر هذا الدين عن طريق السفر إلى بلاد إفريقية لمحاربة الثلاثي الخطير الذي فشا في أكثر بلاد المسلمين :



وإني أروي هذه القصـة بشيء من التصرف وخاصة بعدمـا سمعتها من شريط تسجيل لهذا الطبيب* شخصياً أعترف فيـه له بـالجميل ولأحثُّ القراء الأفاضل بالدعـاء له بظهر الغيب، وأن يكثر الله من أمثاله. وإليكم قصته...

* * *

---

* هو الدكتور عبدالرحمن السميط حفظه الله.

وسط الأحراش الكثيفة وسط غابات إفريقة الاستوائية، حيث يسمع زئير الأسود في عرينها، وحيث تأنس القرود فوق أشجارها، وتختبئ الأفاعي في جحورها، ومن بين أودية عميقة عبر السهول حيث تشرف القمم العالية للجبال العارية إلا من الأشجار الصحراوية الشوكية، كانت قافلة البعثة الطبية تسير ببطء تحت لفح سياط شمس الظهيرة الملتهبة يتقدمهم الدليل وهو ينخس الأرض بعقب رمحه الطويل، وقد لمعت ذؤابته المعدنية البيضاء وهو يميل برأسه إلى الأمام لطول قامته المديدة.

سار الجميع الذين سادهم السكوت، وقد تركوا المجال لأصوات الطيور والحيوانات لتكمل نسج صورة جمال تلك الطبيعة القاسية بأنغام ومزامير ترانيمها الحية.

لقد اضطر أفراد البعثة الطبية الثلاثة ومساعديهم الخمسة السير على أقدامهم لاجتياز سلسلة من الجبال والوديان توفيراً للوقت، إذ أنه لا يوجد طريق معبّد يوصلهم إلى قرية «كارو» إلا من حول سلسلة الجبال تلك التي وقفت سداً منيعاً أمامهم وأمام أي شيء يتحرك على عجلات مطاطية، إنهم تسعة، الطبيب ومساعداه وأربعةٌ من الحمالين الأشداء، والدليل صاحب الرمح الطويل.

ويلتفت قائد البعثة الطبية (عبد الرحمن) إلى مساعده «كونا» مستفهماً: كيف تجدك الآن يا كونا؟.

ويجيبه «كونا» من تحت مظلة القش على سرير من خشب الخيزران كان يرقد عليه محمولاً على أكتاف الرجال الأربعة: أشعر

بتحسن قليل والحمد لله .

ويهز الطبيب (عبد الرحمن) رأسه مشجعاً له على الصبر والتحمل قائلاً :

- الحمد لله ، لقد مضى الكثير ولم يبق إلا القليل إن شاء الله - وقد علت قسمات وجهه ابتسامته المعتادة التي كان لا يبخل بها على مرضاه حينما كان يعودهم ويداويهم .

إنها الحمى الإفريقية قد أصابت مساعده «كونا» قبل خمسة أيام ، ولكنه الآن يتماثل للشفاء والحمد لله .

وبعد ساعة من المشي لاحت لفريق البعثة الطبية مساكن القرية التي يقصدونها من بعيد وهي تتماوج صورتها بسبب السراب الذي عكس صورة تلك الأحراش القاسية ، وقد ألهب الجفاف أحشاءها وكوى الجوع أوصالها ، فبعثت هذه الصورة المتهالكة روح النشاط فيهم للجد في المسير مرة أخرى ، فقد قربت ساعة الوصول .

وبينما هم كذلك ، إذ أقبل إليهم من بين ذلك السراب أربعة من الشباب الطوال قد تقلدوا أقواسهم وامتشقوا رماحهم لاستقبالهم بعد أن رأوهم من بعيد .

وقف الدليل وكذلك الطبيب والبقية كذلك إلى أن وصل الشباب الأربعة عندهم ، حيث ألقوا إليهم التحية والسلام قائلين : أهلاً بكم إلى قبيلة كارو ، أهلاً بكم جميعاً ، تفضلوا معنا . ثم تقدموهم يقودونهم إلى القرية .

وبينما كانت القافلة تقترب شيئاً فشيئاً من القرية كانت أصوات

طبول تـدق بشدة يخالطهـا صراخ وهتاف ، وكـان صوتها يعلـو كلما ازدادوا من بوابة القرية قرباً .

وعندمـا وصل الجميع إلى بوابـة القريـة الخشبية العـالية فُتِحتْ لهم استقبالاً وترحيبـاً فبان صوت الطبول العـالية أشد من ذي قبل ، حيث كانت فـرقة من المحـاربين قد لبسـوا دروعهم وحملوا رمـاحهم يدورون ويـرقصون بشكل دائري حـول عمـود خشبي قد علق عليـه كيس من الجلد في وسط ساحة القرية ، وقد علت أصواتهم متناغمةً مع أصوات الطبول . . .

هاهو هاهو هاهو. . . لاهو، لاهو، لاهو. . .

دم دم، دوم دم، دمدم دمدم، ددمدم، دمدم. . .

هاهو هاهو هاهو. . . لاهو، لاهو، لاهو. . .

وحول هؤلاء المحاربين ترى أهل القرية قد اجتمعوا مشاركين لهم رافعين أيـديهم إلى السماء وهم يتمايلـون يمينـاً وشمالاً رجـالاً ونسـاءً صغاراً وكباراً .

وقف الطبيب أمام ذلك المشهـد العجيب هو وبقية أفـراد البعثة الطبيـة متعجباً ومسروراً في نفس الـوقت وقـد نسي التعب والنصب الذي لاقاه في تلك الـرحلة الشاقة ، فهي أول مرةٍ تسنح لـه الفرصة لحضور حفل بهذا الشكل .

لقـد كانت قـريـة «كارو» صغيرة فأفـرادهـا لا يتجاوز عـددهم المئتين قـد سكنـوا في أكـواخ بسيطـةٍ متناثـرة على هضبـة متـوسطـة الارتفاع تحيطهـا أشجار ليفية عـالية ، والتي منهـا كانت القريـة قد

أحاطت نفسها بسياج من خشبها القوي، قد ربطتها حبالها الليفية المجدولة إلى بعضها البعض، وباب خشبي ليس كالأبواب التي نعرفها، بل هو جزء من سياجها الخشبي سوى أنه يقبل التحرك إلى الداخل وقد شُدّت على ظهره عضادتين خشبيتين كبيرتين، ولقد كانت بيوتهم غاية في البساطة، حيث إن جدرانها من القصب وبعضاً من أغصان الأشجار قد ربطت بشكل دائري حملت فوقها سقوفاً مخروطية الشكل من القش المغطى بطبقةٍ من الطين الخفيف.

كان الطبيب عبد الرحمن يجول بناظريه في أنحاء القرية فيرى بساطتها ويقول في نفسه:

سبحان الله واهب النعم! شتان بين ما نرى من مساكن تناطح السحاب في بعض مدن العالم وبين ما نرى هنا من بساطة المسكن وبدائية أسلوب الحياة.

وفجأة ينزل المطر بغزارة فيزداد نتيجة لهذا صياح أهل القرية وهم يتقافزون فرحاً، وقد كان يظن أن المطر سيفسد عليهم حفلهم، ورقصهم ولكنهم كانوا في فرح غامرٍ وسرور عجيب.

وبعد قليل أشار أحد المستقبلين لأفراد البعثة الطبية أن اتبعوني إلى شيخ القبيلة.

تبع بقية أفراد البعثة الطبية الدليل إلى مكان شيخ القبيلة ورئيسها الذي كان من الذين وقفوا للمشاركة في الاحتفال، حيث كان يقف تحت سقيفة من القش كانت قد نصبت له.

لقد بدا رئيس القبيلة الذي ابيض شعره لكبر سنه مسروراً جداً

وهـو ينظر إلى السماء التي نـزلت عليهم بماء غـزيـز، وقد استنـد إلى عصـاه الغليظة التي كـان يتوكأ عليهـا التي كانت تـؤكد لنـا أنه قـد تجاوز سن الثمانين، وعنـدمـا اقترب أفــراد البعثـة الطبيـة إلى شيخ القبيلة تهلـل وجهه فـرحاً وقال: مـرحباً أهـلاً، أهلاً بكـم جميعاً في قرية كارو. . .

. . . إن قدومكم فيه بركةٌ علينا من إله المطر. . .

لقد كنا نتوقع وصولكم منذ ثلاثة أيام. . .

. . . تفضلوا . . . تفضلوا . . .

كان مسـاعد الطبيب «كـونا» يترجم ما كـان يقولـه شيخ القبيلة للطبيب عبد الرحمن فيبتسم الطبيب ويقول:

- السلام عليكم . . . السلام عليكم أجمعين . . .

. . . نحن طاقم البعثة الطبية جئنـا لنداوي مرضاكم ولنعلمكم دين الإسلام . . .

ثم واصل الطبيب كلامه:

- لقد تـأخرنـا بسبب إصابـة أحد أفراد البعثـة الطبية بـالحمى، ولكنه الآن أحسن والحمد لله.

وبعد أن استراح الجميـع في خيمة كانـت قد أعـدت لاستقبالهم توقف هطول المطـر وظهرت شمس الحياة من جديـد من بين أكوام الغيوم المتنـاثرة في السماء الـزرقاء الصـافية، ممـا جعل طاقـم االبعثة الطبيـة يباشرون عملهم المعتـاد بهمـةٍ ونشاط في الكشف عن أفـراد

أهل القـريـة صغـاراً وكبـاراً، وإعطائهم الأدويـة الـلازمـة الـذين اصطفوا في طابور طويل ومتعرج.

وحينما حلَّ المساء وغربت الشمس، وقف «كـونا» خارج الخيمة ونادى بالصلاة مؤذناً: الله أكبر، الله أكبر...

عندهـا توقف أفـراد البعثة الطبيـة عن العمل وأخـذوا يستعدون للصـلاة بـالوضـوء. حتى إذا مـا تـوضؤوا جميعـاً، اصطفـوا خلف إمامهم عبد الرحمن، وصلوا صلاة المغرب والعشاء جمعاً وقصراً..

لقد كان منظـراً فريداً وجديداً بـالنسبة لسكان قريـة «كارو» فها هم يتزاحمون لمشـاهدة طاقم البعثة الطبية وهـم يصلون، كما أن هذا المنظر قـد أعاد إلى ذاكرة شيخ القبيلة شيئـاً من الذكريات الغـابرة، إنه يعلم أنهم يفعلـون طقوساً إلهيـة تخص إله المطـر، ولكنه لا يفهم معناها.

وبعد ذلك أقـام شيخ القبيلة حفل عشـاء بمناسبة قـدوم البعثة الطبيـة حضره كل أفراد أهل القـريـة إلا قليل منهم، حيث أقيم في ساحـةٍ وسط مكان الاحتفـال الأول، حيث تحلق الجميع حـول نار قد نصبت فوقها بقرة وحشية قـد صيدت من أدغال المنطقة المجاورة وسلسلت وعلقت بطريقـة تجعلها تدور حـول نفسها على جمر تلك النار الموقدة.

لقد كان الشواء لذيـذاً ورائحته الشهية تجعل النفس تسأل المزيد منه وما على المريد إلا القيام بنفســه، وقطع المزيد منه بواسطة سكين حادةٍ وطويلة.

وبينما كـان أفـراد البعثـة الطبيـــة يستمتعـون بـالعشـاء، التفت الطبيب عبـد الرحمن إلى شيـخ القبيلة وهـو يـدور بعينيه أيضـاً إلى المترجم «كونا» وسألـه: ما هي مناسبة هذا الاحتفـال والرقص الذي كان عند وصولهم هذا النهار؟.

فأجاب شيـخ القبيلة وهو ينظـر إلى السماء ثم يلتفت إلى الكيس الجلـدي المعلق في وسط السـاحة وقـد رنـا ببصرة إلى أعـوام طويلـة خلت بعينين قد كلت من حمل صور الذكريات الغابرة وهو يقول:

إن تلك الرقصة تسمى رقصة المطر...

ثم تنهد الشيخ تنهيدة وأكمل كلامه:

نحن كما تـرى نعيـش بين تلك الأحـراش المجـدبــة وسط تلك السهول المقفـرة التي تفتقر إلى المطـر الذي هو أسـاس حياة الـزراعة عندنا، وكنا إذا تأخر علينا هطـول المطر طلبناه بتلك الرقصة ... رقصة المطر.

أصغى الطبيب عبـد الـرحمن إلى شيخ القبيلـة متعجباً من قـولـه وثقته في كلامه، ثم سأله وهو ينظر في وجهه:

وهل ينزل المطر في كل مرةٍ ترقصون؟

فأجـاب الشيخ بكل ثقـةٍ وهو ينظـر إلى كيس الجلـد المعلق على العمود الخشبي القريب من النار:

- نعم في كل مرة.

فازداد تعجب الطبيب وسأل مرة أخرى زيادة في التأكد:

- في كل مرة! ! ولكن. . .

وهنا قاطعة شيخ القبيلة وهو يبتسم مكملاً جوابه:

- نعم في كل مرة، ولكن. . .

ثم تنهد الشيخ مرة أخرى وقال:

قد يبدو لك كلامي غريباً ولكن. . . ولكن السر ليس في الرقص يا بني، بل في كيس جلد الثور المعلق هذا وأشار بعينيه إليه وهو ينظر إليه باحترام ووقار.

حار الطبيب في نفسه أكثر من ذي قبل وجمدت نظراته إلى جلد الثور هذا وتساءلت نفسه في حيرة:

- ماذا! جلد الثور! مطر ينزل بسبب جلد ثور! ما هذا؟.

كان «كونا» المساعد يترجم ما يقوله الشيخ وقد بدا عليه الاستغراب أيضاً. وعندما رأى شيخ القبيلة الحيرة واضحةً على وجه الطبيب قام من مكانه منتصباً، وأشار إلى جلد الثور وهتف بكلام هبَّ على أثره أربعة من الرجال الأشداء، واتجهوا إلى كيس جلد الثور فأنزلوه من فوق العمود وحملوه، وكأنه يبدو ثقيلاً وهو يحمل إلى مكان شيخ القبيلة الذي ما أن وضعوه بين يديه حتى قال لهم: افتحوه.

وفتح الكيس. . .

ونظر الجميع إلى ما بداخله. . .

وكانت المفاجأة. . .

- ما هذا ؟! «هتف الطبيب»

- مجموعة كتب في جلد ثور!!!

ورفع الطبيب نظره إلى شيخ القبيلة وقد وصلت الحيرة في نفسه إلى منتهاها، عندها قال الشيخ مبتسماً وهو يقرأ سطوراً في ذاكرة الماضي البعيد: إنها كتب لا نعرف لغتها فنحن لا نعرف القراءة، ولكننا نقدسها ونحترمها، وقد ورثناها عن آبائنا وأجدادنا، فقد كانت مقدسةً عندهم، وقد كانوا يقولون لنا: إن لهذه الكتب لغةً نخاطب بها إله المطر إذا أردنا منه المعونة في فك ضائقة أو تسهيل أمر، وقد كانوا يقولون عن قصة هذه الكتب:

إنه في أحد السنين الماضية البعيدة جدّاً قدم إليهم رجل مقدس من بلاد قرب البحر البعيد، حيث مكث بينهم يعلمهم تقديس وعبادة إله المطر، ثم تركهم ورحل ولم يرجع، وترك هذه الكتب المقدسة عندهم... لقد كان هذا قبل سنين بعيدة جدّاً جدّاً...

وتنهد الشيخ تنهيدة أخرى ليكمل القصة:

ثم توارثنا نحن الأحفاد عن الأجداد تلك الكتب، ولم نعرف عن محتواها سوى أنها كتب إلهية تخاطب إله المطر، ولكن كما ترى نعلقها بهذا الكيس، ونتلو بعض الكلمات التي كنا نحفظها عن آبائنا حينما كانوا يقفون ليخاطبوا إله المطر في وقت الجدب والقحط.

اغرورقت عينا الطبيب من ذلك الموقف العجيب وسالت دموعه من مآقيها ولم يشعر بنفسه إلا وهو يفتش في تلك الكتب، ويقلب بين أوراق صفحاتها المهترئة البالية، ويدير صفحاتها نحو ضوء نار

الشواء لعله يستطيع أن يهتدي إلى سرها .

وفجأة يهتف الطبيب وكأنه يخاطب نفسه :

- ما هذا ! !

- لامٌ . . . ألفٌ . . . عينٌ . . .

- إنها حروف عربية . . . نعم ، إنها حروف عربية . . .

وأخذ الطبيب يخرج الكتب البالية والأوراق المتناثرة واحداً واحداً لا يصدق ما يرى وهو يقول :

- إنها كتب دين . . . دين الإسلام .

- إنها كتب حديث الرسول محمد ﷺ .

ثم تمتد يده إلى ورقات مجموعة قد شدت إلى بعضها بعناية أكثر من غيرها فيحل وثاقها ويقرأ ما فيها والدهشة قد تملكته أكثر من ذي قبل .

- ما هذا؟ جزء من قرآن . . . إنه قرآن . . . إنه مصحف لقد كان الرجل مسلماً . . . لقد وصل أجدادنا المسلمون إلى قريتكم هذه قبل عشرات السنين ، لقد كان يعلم أجدادكم الإسلام ، يعلمهم التوحيد وقراءة القرآن .

ويلتفت الطبيب إلى شيخ القبيلة وهو يكمل كلامه :

لقد وصل آباؤنا إلى منطقتكم النائية هنا قبل عشرات السنين ، حيث لم يكن طائرات ، ولا سيارات ، ولا بعثات طبية .

ويتذكر الطبيب أن الشيخ لا يفهم لغته العربية الذي وقف

مدهوشاً أمامه بعينين شاخصتين وهو يقول في نفسه :

ماذا يقول الرجل ؟ ولماذا يصيح ويبحث في الأوراق؟! .

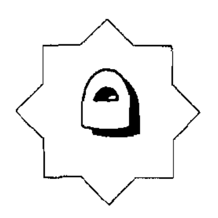
كان «كونا» المساعد مدهوشاً أيضاً من تلك المفاجأة السعيدة، وهو يترجم كلام الاثنين لبعضهما حتى إذا ما فهم الشيخ العجوز القصة تبسم وتهلل وجهه، ورمى بنفسه على الطبيب معانقاً كما عانق بقية أفراد البعثة الطبية قائلاً لهم :

ألم أقل لكم إنها منحة إله المطر الذي بعثكم إلينا؟ . . . نعم إنها منحة إله المطر الذي بعثكم إلينا .

وشاع الخبر السعيد بسرعة في أنحاء القرية الصغيرة كلها، لقد كان بالفعل خبراً سعيداً ومؤلماً في الوقت نفسه، إنه سعيد من حيث إن أجداد تلك القرية كانوا مسلمين وقد كان صاحب تلك الكتب هو سبب إسلامهم، كما أنه مؤلم من حيث إنهم لا يعرفون عن الإسلام شيئاً بعد أن رحل عنهم ذلك الرجل الصالح منذ عشرات السنين .

إني أروي هذه القصة بتصرف بسيط كما جاءت عن جليسنا الصالح الذي زارنا في غرفة القيادة وكما سمعتها أيضاً بأذني . فهل يدرك شباب اليوم أهمية الدعوة إلى الله وأن أناساً كثيرين في العالم بحاجة إلى أن يعرفوا حقيقة هذا الدين على صورته الحقة كما جاء به المصطفى ﷺ الذي قال : «بلغوا عني ولو آية» .

(*) هذه القصة الواقعية كتبتها بتصرف للدكتور عبد الرحمن السميط حفظه الله الأمين العام للجنة مسلمي إفريقيا .



الطُّيور المهاجرة

كابتن علي المدني
الظهران - السعودية

أسفرت الشمس عن وجهها في أحـد أيام الشتاء الباردة من وراء خمارهـا الـذهبي لتحيي أسراب طيـور السنّـور الـذي مـلأ السماء بنغمات صـوته المتميـز على شـواطئ بحـر الخليج العربي فجـدد في الأذهان صورة الهجرة السنـوية لتلك الأسراب، وردَّتْ السنانير على تلك التحيـة مرفـرفةً أجنحتها أن: حـيَّ هلا بصبـاح يومٍ جـديد. ولتكمل رحلتهـا التي قدمت بها من بـلاد أوروبا عبر جبـال الألب وهضاب الأناضـول ميممةً شطر الهند، إلى حيـث الدفء والطعام الوفير.

وتهاجـر طيور السنـور واللقلق والبط والإوز والبجع وغيرهـا من الطيـور سنـوياً في فصل الشتـاء بأعـدادهـا الهائلـة التي تصل إلى

عشرات آلاف الملايين إلى المناطق الدافئة بحثاً عن الطعام، ثم تعود بعد نهاية الفصل إلى نفس المكان الذي هاجرت منه دون أن تضيع. وتهاجر هذه الطيور من أمريكا الشمالية من ولاية آلاسكا إلى جزر الهاواي وتاهيتي جنوباً لتقطع مسافة تصل إلى ٩٦٠٠ كيلو متر عبر المحيط الهادي دون بوصلةٍ ولا إسطرلاب. حيث إن بعضها قد يقطع في رحلة اللاعودة مسافةً تصل إلى ٣٢ ألفاً من الكيلو مترات تقطعها هذه الطيور بهداية من خالقها وهاديها الذي قال في كتابه العظيم: ﴿ والذي قدر فهدى﴾ ..

في ذلك اليوم اصطفت أسراب اللقالق والسنانير لتستعد لقطع مرحلةٍ جديدة من مراحل الهجرة السنوية فترى بينهم هناك مجموعة من القادة قد تمَّ الاتفاق بينها على قيادة الطيور بالتعاقب، ثم هاهي قد توزعت أسراباً واستدارت بصدورها الناصعة البياض نحو الشمس لتحدد خط الرحلة القادم، حتى إذا ما عرفت وجهتها بهداية من ربها ضرب كل قائد بجناحيه الكبيرين الأبيضين الهواء وزعق زعقة الانطلاقة الكبرى مستنهضاً رفاقه قائلاً:

هيا بنا نطير إلى حيث الدفء والطعام الوفير.

وبينما كانت أسراب اللقالق والسنانير تضرب بأجنحتها الهواء طائرةً مودعةً سواحل الخليج كان القبطان أبا عبد الله يدفع مقابض الدفع في طائرته الإيرباص ذات المحركات الضخمة وهو على بداية مدرج مطار الظهران، مما جعلها تزأر بشكل مخيف معلنة للجميع بأنها قد عرفت خط رحلتها القادمة وهاهي تودع وتغادر

الأرض أسوة بمثيلاتها من السنانير المهاجرة .

ودعت طائرة الإيرباص مطار الظهران وهي تنوي الذهاب إلى مطار الرياض ولكنها لا تعلم ماذا ينتظرها في الدقائق القليلة القادمة ، وكذلك ودع المسافرون أهلهم وجلسوا في صف طويل من الكراسي داخل تلك الطائرة الحديدية العملاقة ، حيث إن كلا منهم له وجهةٌ هو موليها ، فهذا مندوب شركة يريد الاجتماع ببقية المسوقين ، وهذا تاجر ذاهب ليحصي أرقام رصيده المتين ، وهذا عابد ذاهب ليستنريد من الطاعات في بيت رب العالمين ، وتلك مشتاقة لزيارة أهلها بعد غياب زاد من الحنين ، وهذا شيخ ، وهذا صغير، وهذا كبير، وهذا فقير ، وهذا وزير، كل له وجهة هو موليها ذلك تقدير رب العالمين .

ودع قائد الطائرة مطار الظهران وهو يمسك بزمام مقود الطائرة وعيناه قد تركزتا على العدادات الأمامية هو ومساعده الذي يجلس عن يمينه وقد غابت عنهما مفاجآت المستقبل القريبة .

لم يلحظ القبطان وهو يرفع الطائرة من الأرض أن أسراب الطيور قد بدأت تميل وتقترب باتجاه مطار الظهران ، ثم هاهي تقترب أكثر فأكثر حتى أخذت تتجاوز مجال خط طيران طائرة الإيرباص المحدد لها ، ولكن أنى لها أن تعرف فهي لها قوانين طيران خاصة بها قد فطرها خالقها عليها دون تدخل إنسان .

ثم هاهي تقترب وتزيد اقتراباً من الطائرة التي بدأت سرعتها تزيد بعد أن رفعت عجلاتها حتى أصبحت على مسافةٍ قريبةٍ جداً

من نـافذة القبطـان الجانبيـة، مما جعـل القبطان يلحظهـا ولكن في وقت متأخر جـداً، وفي وقت كان القبطـان يميل بالطـائرة للدوران فوق شـاطئ الخليج عندما سمـع انفجاراً قويـاً هُزّ لهُ أرجـاءُ المطار والساكنين حوله.

دوّى ذلك الانفجـار فهز الطـائرة هزاً، ونتيجة لـذلك تطـايرت أشلاء ودماء من لحم وعظام، وأخذ كلٌ يتساءل:

- ماذا حصل؟

- ماذا حدث؟

- ما هذا الانفجار؟

قائدا الطائرة تساءلا.

والمسافرون تساءلوا.

حتى أن موظفي المطـار تقافزوا إلى خارج مكـاتبهم ليستكشفوا سبب ذلك الصوت المفزع.

ويأتي الجواب للجميع سـاقطـاً من السماء على شكل طيـور السنور المضرجة بدمائها:

- إنها أسراب طيـور السنـور بل قل إنها بعض أسراب طيـور السنور، بل قل: لقد كانت طيوراً وهي الآن لحماً مفروماً فرمته ريش المحرك النفاث الفـولاذية عند اصطدامها بها فنثـرته في السماء، ولقد اعترضت تلك الطيـور الطائرة في طـريقهـا واصطدمت بها بقـوة في

مقدمة محركها الأيسر النفاث مما أدى إلى إعوجاج اثني عشرة ريشةٍ فولاذية، وتكسر بعض أجزاء المحرك الداخلي الذي سبب حصول تضاغطٍ هوائي شديد متعاكسٍ خرج من جوانب المحرك بقوةٍ شديدة على شكل انفجار.

ونحن نتساءل ما الذي يجعل ريشة المروحة الفولاذية التي يبلغ طولها المتر ونصف المتر وعرضها الذي يقدر بنحو من ١٥ سم أن تنثني أمام طيرٍ خفيف الوزن لا يتجاوز وزنه ٣ كيلو غرامات من اللحم والعظم؟.

والجواب على هذا يدعونا أن نرجع ونراجع معلوماتنا السابقة في علم الميكانيكا التي تقول:

حينما تكتسب كتلة جسمٍ ما سرعةً عاليةً في اتجاهٍ معين فإن الكتلة يزداد وزنها طردياً مع السرعة عند محاولة إيقافها.

وبناءً على ذلك وضع علماء الرياضيات عدة قوانين ميكانيكية لا تزال تستعمل إلى الآن في صناعة الأسلحة والصواريخ وحتى السيارات، ومن هذا فإننا نستطيع أن نتصور قوة الضغط الهائلة التي تنتج من اصطدام جسم سريع خفيف بجسم ثابت، أو معاكس له في الاتجاه كرصاصة مسدس أو ضربة سيف أو نبل أو سكين. كما أن ذلك يذكرنا بحديث المصطفى ﷺ: «ألا إن القوة الرمي ألا إن القوة الرمي». وكلام الرسول المصطفى هذا يؤكد لنا حقيقة، هي:

أن الـدول الأقـوى ضربـاً ورمياً هـي الدول القـويـة والمسيطـرة على غيرها .

ونتيجة لـذلك الصوت القوي المخيف أُعلنت حالـة الطوارئ في مطـار الظهـران وتـدافعت سيـارات الإطفاء والإسعـاف إلى بـدايـة المدرج انتظاراً للطائرة التي قرر قائدها العودة بها .

وبعد عـده دقائق كان القبطـان قد أطفأ المحـرك الأيسر واستدار بالطـائرة لينزل مـرةً أخرى على أرض المطـار، وبكل ثقـة واتزان تمت السيطرة على المشكلة التي حصلت للطـائرة، واستعادت توازنها مع أنها فقدت ٥٠٪ من قـوة دفعها الأمر الـذي جعل القبطان أن يعمل على زيـادة زاويـة الزعنفـة (الـذيل) الخلفيـة لكي يحافظ على اتـزان الطائرة عند الهبوط .

ووصلت الطـائرة بسـلام إلى الأرض والحمـد للـه، وحمد الجميع الله سبحـانه وتعالى على سلامـة الوصول كما شكروا القبطـان وبقية الطـاقم على حسن صنيعهم وكان عجبهم بـالغاً عنـدما علمـوا أن ذلك بسبب مجموعـة من الطيور المهاجرة دخلت في المحـرك النفاث فعطلتـه عن العمل والـذي قدرت تكـاليف إصـلاحـه فيما بعد بـ مليون دولار .

مسكينـــة تلـك الطيـــور إنها ليست بـأحسن حـــالاً مـن بقيـــة الطـائرات بل إنها تتعـرض لنفس المخـاطر والظـروف الصعبـة التي يتعـرض لها الطيـارون حيث إنـه قـد جـاءت بعض التقـاريـر عن حـوادث الطيور المهـاجـرة التي تقول : إن الطيـور التي تهاجـر من

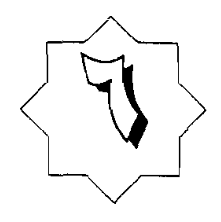
شمال الكـره الأرضيـة إلى جنـوبها في فصل الشتاء وتعـود إليهـا مـرة أخرى في نهاية الفصل تتعرض لأخطار عـديدة أثناء رحلتها الطويلة التي تتراوح بين ٢٠٠٠ و٣٢٠٠٠ كيلو متراً حيث إنها تتعـرض أثناء طيرانها إلى العـواصف الجويـة الماطـرة والمحملـة غـالبـاً بـالأمطـار والثلوج ، أو إلى الاصطدام بالأبراج العالية التي بناها الإنسان .

ففي سنـة ١٩٠٤ في شهر مـارس قتل ما يقـارب من ٧٥٠ ألف طائر مهـاجر في أمـريكا الشماليـة جنوب غـرب ولاية «مينـوسوتـا» وذلك بسبب اصطدامها بعاصفة ثلجية رعـدية ماطرة ، الأمر الذي أدى إلى سقـوط ذلك العـدد الهائل من الطيـور وانتشـاره على رقعـة أرض قدرت مساحتها بخمسة كيلو مترات مربعة .

وأيضاً بالقرب من ولاية «جـورجيا» الأمريكية اصطدم ٢٠ ألف طائر مهـاجر ببرج تلفزيـون بسبب ارتفاعه الشـاهق الذي وصل إلى ٣٠٠ متر مما أدى إلى هلاكها وتغطية شوارع تلك المدينة بالطيور.

ولكن الملايين من تلك الطيور غالباً تصل إلى أهدافها سالمة بإذن ربها ، وقـد يشاء اللـه أن يسقط الآلاف منها فـوق بحار المحيطـات بسبب التعب أو العواصف الماطـرة فيجعلها طعاماً سـائغاً للقروش والحيتان .

فسبحان من قدر أقوات الخلق ورزقهم أجمعين .



مجاهدون من أفغان

لاهور - باكستان

قال الله تعالى :

﴿لتجدن أشد الناس عداوة للذين آمنوا اليهود والذين أشركوا . . .﴾ مصداق هذه الآية يتحقق في كل زمان تغيب فيه شريعة الإسلام عن الحكم وفي كل مكان يسود الشرك على النفوس ، فيستعبد العباد للحجارة والشهوات وشياطين البشر.

وهناك أمثلة حية حدثنا عنها العصر الحاضر، فها هي بلاد البلقان تثور بها ذئاب الشرك لقتل وهتك أعراض المسلمين في البوسنة ، وتلك الفلبين كذلك وصاحبتها كشمير وكذلك أريتريا وأيضاً بلاد الشيشان التي زحف عليها ملاحدة الشيوعية فحولوها أنهاراً تسيل من دماء المسلمين ، كما فعلوا قبلها في أفغان التي

عـــــــاشـت ١٦ عاماً تئن تحت مدافع ورصاص وخناجر أعداء الإسلام، حيث تـدافعت هيئات الإغاثة لإنقـاذ إخوانهم المنكوبين، وتـدافع الشبـــاب المسلم من كل مكـان لنصرتهم عنـدمـا سمعـوا النداء . . . وا إسلاماه وا إسلاماه.

وعندمـا ثارت المحنـة في بلاد الأفغان هـبَّ ذلك المسلم الشاب فحمل سلاحه وتقـدَّم، وهب ذلك التاجر وحمل مالـه وتقدَّم وهبَّ ذلك العـالم بعلمـه فتقـدَّم فبرزت جبال ووهـاد وأنهار بـلاد أفغـان بشكلها القاسي الوعر فنخسهـا ذلك المسلم بحربة رشاشه، ووقف على سفوح جبـالها متحديـاً متأملاً تلـك الجبال الشـامخة، وأنهارها العظيمة التي كانت تروي عروق الحيـاة فيها وهي تشهد فتح جيوش المسلمين العرب لها أيـام البطل الفاتح محمد بن القـاسم (بطل بلاد السند حيث فتحت (كابل) وقبلهـا فتح المسلمون (نهاوند) و(بلخ) والتي واصلت سيرهـا فيما بعـد إلى أسـوار بـلاد الصين التي مـدت ذراعيهـا فـرحاً بقـدومهم فأسلم من جـراء ذلك مئـات الملايين من سكان آسيـا، ثـم هـا هي اليوم تشهـد مرةً أخرى قـدوم المجاهـدين العـرب، ليجـددوا أمجاد أسـلافهـم وليعيـدوا الصـــورة المشرقـة إلى النفوس والأذهان بعد أن نُسيت منذ وقت طويل.

* * *

تنفرج ابتسامة غير واضحة عل محيا قبطان الطائرة وهو ينظر إلى أرتال الشباب الذين قدموا للجهاد في بلاد الأفغان وهم يصعدون سلم طائرة الإيرباص في مطار مدينة لاهور[1]، شباب تتراوح أعمارهم بين الـ ١٥ و ٣٠ ربيعاً، شباب ملؤوا حيوية ونشاطاً، استرخصوا أرواحهم وأموالهم في سبيل الله -ولا نزكي على الله أحداً- فجاؤوا لنصرة إخوانهم المسلمين الأفغان، قطعوا المسافات الطويلة، ومشوا عبر الطرق الوعرة والثلوج لساعات وأيام، فلم يقف أمامهم جبل إلا صعدوه ولا وادٍ إلا عبروه، حملوا لإخوانهم المجاهدين الأفغان المؤونة والسلاح والعدة والعتاد، كان حديثهم التسبيح، وحداؤهم التهليل لا ينفكون من الذكر إلا قليلاً، كانوا يرون الجنة وحورها في الرؤى، ويمنون أنفسهم باللقاء القريب، وكانت رياح المسك تعبق من بعض قتلاهم ونحسبهم شهداء عند الله فتثير تلك الرائحة أشجان الشوق إلى دار النعيم.

وتمتلئ الطائرة بهم وبغيرهم، فمنهم من قضى في ساحات القتال سنة أو سنتان أو أقل أو أكثر، ومن منهم من صدق في نيته ومنهم من كذب، وكل سيحاسب على قدر نيته كما قال المصطفى ﷺ: «من قاتل لتكون كلمة الله هي العليا فهو في سبيل الله».

وبعد أن استقر الشباب في مقاعدهم أقفلت الطائرة أبوابها واشتغلت محركاتها ثم سارت على أرض المطار إلى بداية مدرج الإقلاع تنتظر دورها للإقلاع.

---

(١) وتسمى مدينة العلم في شمال باكستان.

ثم تطير الطائرة مودعة مطار لاهور إلى مطار الظهران والذي كان يرقب الطائرات التي تقل المجاهدين -ونحسبهم كذلك- يجد أن الخشوع كان يخيم عليها فركابها كانوا مشغولين في ذكر وتسبيح، أو قراءة القرآن، أو صلاة، فليس هناك وقت يضيع في كلام فارغ، أو مشاهدة أفلام قليلة النفع، أو لعب بزهر طاولةٍ أو ورقة أو صحة تهدر في شرب الدخان. فلقد تعلموا أن وقت المسلم ثمين وهو حياته لذا وجب عليه أن يستغله في طاعة الله. وتلك هي حياة الجهاد وما تركت أمةٌ الجهاد إلا ذلت. كما قال المصطفى ﷺ: «ما تركت أمة الجهاد إلا ذلت».

وكان من بين هؤلاء الشباب شاب قد قارب العشرين من العمر. وقد أشرق وجهه الأبيض عن ابتسامة هش بها إلي بالسلام عندما قطعت عليه قراءته من مصحف صغير في يده، عندما كنت أجول بين ركاب الدرجة الأولى لأسلم عليهم، واستعلم عن أخبار الجهاد هناك.

لقد استوقفني ذلك الشاب وقال: هل أنت القبطان؟

فأجبته بنعم؛ وكأني فهمت ما يقصده من سؤاله لي فقلت متماً جوابي: ولكن هناك قبطان آخر يقود الطائرة الآن؛ لأن مهمتي كقبطان انتهت بالطيران بالطائرة من جدة إلى لاهور، أما العودة فإنها مهمة القبطان الآخر الذي يطير بنا الآن وأنا الآن مسافر مثلك.

ثم أخذنا نتجاذب أطراف الحديث عن الجهاد وأحوال

المجاهـدين ، ولقد سمعت منه قصصاً عجيبـة كانت تحصل لهم في ساحـات الجهاد وعن كرامـات كانوا يعايشـونها ويرونها رأي العين ، من أسراب طيور كـانت تطير فوق رؤوس جنود الشيـوعين وترميهم بالقنـابل ، ومجموعـات من الخيالـة أبيض لباسهـم وخيولهم يغيرون على مواقع الشيوعيين ، فيقطعون منهم الرؤوس ، ويقتلون منهم الجماعـات الكثيرة ، إلى غير ذلك من القصـص العجيبـة التي يقف الإنسان عندها متأملاً متفكراً .

ومن القصص العجيبـة التي رواهـا لي ذلك الأخ ، قصـة أخ لـه كان قد ذهب قبل سنة إلى بلاد الأفغان للجهاد في سبيل الله هناك .
قال ذلك الشاب :

نعي خبر وفاة أخي في أحد المعارك هنـاك إلينا في جدة فأرسلتني والدتي لأستطلع صحة ذلك الخبر قبل أربعة أشهر من الآن وعندما وصلت إلى هناك – يقصد بلاد الأفغان – اتجهت إلى ولاية (جلال آباد) وأخـذت أتنقل من قـريـة إلى قـرية ومن مكـان إلى مكـان مستعينـاً بـالإخوة العـرب والأفغـان هناك لكي نتعـرف على مكـانه ، وهكـذا أخذنـا نتنقل من معسكـر إلى معسكر إلى أن وصلنـا إلى مكانـه بعد أربعة أشهـر من حصول المعـركة ، وأردت التأكـد من خبره ففتح لي قبره وإذا بي أرى المفـاجأة المفـرحـة ، لقـد رأيت أخي مستلقيـاً على ظهـره كـالنائم ولم يتغير لـونـه ولا شيء من جسمـه ، بل إن رائحـة المسك الـزكيـة كـانت تفـوح منه فـاغـرورقت عينـاي من الفـرحـة

والسرور، وكنت وقتها أتمنى أن تكون والدتي بقربي لتقر عينها به .

كان محدثي يحدثني بكل هدوء وطمـأنينة ، وهو يبتسم تبسُّم من علَّق على صدره وسـام الفوز والنجاح ، ونحن نقول : وأي فـوز بعد ذلك الفـوز، ونحن نـرى علامـات الـرضا على محيـا أخيك في قبره نسأل الله له الفردوس الأعلى . . .

أكمل الشاب كلامه قائلاً :

ثم مددت يـدي إليه فأخذت خصلـةً من شعره ، علامـةً ودليلاً لوالدتي التي كانت ترقبه باشتياق فلعل ذلك يكون لها سلوى .

في هذه الأثناء مدَّ محدثي يـده إلى جيبه وأخرج قطعة ورق نشاف زرقـــاء فاتحة اللون قد طويت بطريقة تحفظ ما بداخلها وقال وهو يمدُّها لي :

وهـذه هي خصلـة الشعـر ولـك أن تشم رائحـة المسك فهي لا زالت تعبق منها .

فأخـذتها من يـده وشممتهـا . . . ثم شممتهـا وقلت في نفسي سبحان اللـه ما أجمل هذه الـرائحة ! ، إن هذه روائح أهل الـدنيا فما بال روائح أهل الجنـة وحورهـا وتذكـرت عندها أحـاديث المصطفى ﷺ في وصف أهل الجنة ، وما أعده الله سبحانه وتعالى للشهداء في سبيله . . .

قال تعالى :

﴿يـا أيها الـذين آمنـوا هل أدلكم على تجارة تنجيكم من عـذاب

أليم * تـؤمنـون بـالله ورسـولـه وتجاهـدون في سبيل الله بأمـوالكم وأنفسكم ذلكم خير لكم إن كنتم تعلمـون * يغفـر لكم ذنـوبكـم ويدخلكـم جناتٍ تجري من تحتهـا الأنهار ومساكن طيبـةً في جنات عدن ذلك الفوز العظيم﴾ سورة الصف.

وعن أبي هريرة أن رجلاً سأل رسـول الله ﷺ: «يا رسـول الله، دلني على عملٍ يعـدل الجهـاد؟ قـال: لا أجـده. ثـم قـال: هل تستطيع إذا خـرج المجاهـد أن تـدخل مسجـدك فتقـوم ولا تفتر، وتصـوم ولا تفطـر؟ فقـال الصحـابي: ومن يستطيع ذلك؟». رواه البخاري.

وقال ﷺ: «مـا غبرت قدمـا عبدٍ في سبيـل الله فتمسـه النار». رواه البخاري.

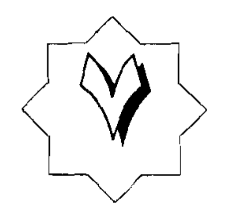
وقـال ﷺ: «ما يجد الشهيـد من مس القتل إلا كما يجد أحـدكم من مسِّ القرصة». رواه الترمذي.

وقـال ﷺ: «من أنفق نفقـةً في سبيل اللـه كُتب لـه سبعمائةِ ضعفٍ». رواه الترمذي.

وقال ﷺ: «من عُلِّم الرمي ثم تركه فليس منا». رواه مسلم.

وقال ﷺ: «من مـات ولم يغزُ، ولم يحدث نفسه بغـزوٍ مات على شعبة من النفاق». رواه مسلم.

فنسأل الله أن يحشرنـا مع النبيين والصـديقين والشهـداء والصالحين وحسن أولئك رفيقاً.



ثعبان حول الطائرة

الرائد سليم

الطائف - السعودية

فحيح الأفاعي مخيف للنفوس وعلاجها القتل بالخنق أو قطع الرؤوس، ولها أشكال وأنواع يعجب الإنسان من صنع الخالق في تكوينها، قد حشيت سماً زعافاً ينساب من أنيابها وفكوكها، هو في الوقت نفسه دواء يستعمله الناس في بعض علاجها، قاسية التكوين في خلقها، قبيحة المنظر في شكلها، أمرنا الرسول الكريم ﷺ بقتلها في حرام الأماكن وحلالها [١]، ارتضت لنفسها مكاناً بين الأحجار، والصحاري الشاسعة القفار، تذكر بقساوة الحياة وصلافتها، قد أكسبت ساكنيها شيئاً من الرعونة، فلا ترى فيها إلاّ كل ذي نابٍ ومخلب وما غلب على طبعه الخشونة.

---

(١) عدا العمّار ومنها التي تسكن في البيوت حيث تتلبس بها الجان ولذا يجب أن تؤمر بالخروج من البيت ثلاث فإن خرجت وإلا قتلت وهذا من هدي المصطفى ﷺ.

أمام تلك الطبيعة وقف الإنسان متحدياً قوياً شديد البأس، فذلّت له وجعلت من نفسها خادماً، كريمةً إذا هو كريم، شديدةً إذا هو شديد، أعطته خيراتها بإذن ربها، وطوت نفسها له سهلاً عند الرحيل حتى دان البرد لحرارة الأقدام عند الشدائد، وتضاءل لهيب الحر أمام برد اليقين والقناعة بالعيش البسيط، فأصبح الكرم عنده سجيّة، والشجاعةُ فيه مزيَّة، يحلو المجلس معه تحت سقف بيت الشَّعْر في بيته المضياف عند احمرار الجمر، حيث القهوة العربية لتذكر في بيت الشعر المشهور:

يامحلى الفنجال مع سيحة البال في مجلس مافيه نفس ثقيلة
هذا ولد عم وهذا ولد خال وهذا رفيج مانبي بديلة

في سماء منطقة شرق مطار الطائف كانت هناك طائرةٌ من نوع (F - 5) الحربية تتمايل من اليمين إلى الشمال، ثم تصعد بصورة لولبية لتنقض كالصقر بشكل مخيف لتضرب الهدف مرةً أخرى مودعةً الدمار والنيران والخسائر في الطائرة الأخرى المعادية لها، ثم يميل بها القائد سليم بعيداً ليصعد إلى ارتفاع ٢٠ ألف قدم مودعاً صاحبه الذي أصيبت طائرته[١] بقوله:

- مع السلامة يا أحمد، أراك هذه الليلة في القاعدة إن شاء الله. ويجيبه أحمد بصوت المغلوب في المعركة:

(١) الطائرة المصابة هنا تمثيلية تدريب للطيارين المقاتلين في جولاتهم الأسبوعية التدريبية يقومون بها بين بعضهم حيث تمثل الطائرة الأولى الهجوم والأخرى الدفاع.

- إن شاء الله .

ويصعد سليم بالطائرة وأصابعه تحرك مفاتيح جهاز بث أشعة الرادار للبحث عن هدف آخر وهو يقول في نفسه :

- أين هو؟ أين هو؟ أين هو؟

وفجأةً يجده .

- نعم ، إنه هناك لقد وجدتها . .

. . إنها تبعد ٢٠ كيلو متراً على ارتفاع ٢٠ ألف قدم .

وماهي إلا ثوان معدودة حتى يصل سليم بطائرته الـ (F - 5) إلى ٢٠ ألف قدم ، ويقترب بطائرته من الطائرة الهدف ، ثم يدور خلفها بحركة بهلوانية ويقترب منها شيئاً فشيئاً حتى بدا حجم طائرته صغيراً مقارنة بها حيث إنها طائرة من نوع (HC - 130) الضخمة ذات الأربع محركات التربينية[1] فاقترب من خلف جناحها الأيمن وضغط بأصبعه على زرٍ خاص في مقود الطائرة الذي يمسك به قريبٍ من زر إطلاق الصواريخ .

طائرة الـ(HC- 130) من الطائرات الجيدة التي يُعتمد عليها بعد الله سبحانه وتعالى في المعارك والإنقاذ والإغاثة والسفر أيضاً لنقل المعونات والأسلحة والجرحى ، حيث إن لها من المميزات التكتيكية التي تجعلها من الطائرات المرغوبة عند الكثير من دول

---

(١) تربينية من كلمة TURBINE الإفرنجية وتعني المحرك ذو المراوح العديدة الضاغطة الشبيهة بالنفاث .

العالم .

ضغط قـائد الطائرة سليم على زر جهـاز راديو الاتصـال ليُحيِّي قائد طـائرة الـ (HC - 130) ويسلم عليه ويخبره بأنـه جاهز لأداء المهمة .

ويرد قائد الطائرة السلام ويلتفت إليه ليراه عبر زجاج نافذة غرفة القيادة الجانبي ، ثم يقول له :

حسناً ، انتقل إلى خلف جناحي الأيسر.

ويجيبه القائد سليم :

حسناً ، سأنتقل إلى خلف جناحك الأيسر.

وبحركة بهلـوانية يدور (سليم) بطائرتـه خلف طائره الـ (HC - 130) حتى إذا ما كان خلف جناح الطائرة الكبير ضغط قائدها زراً خـاصاً جعـل قطعةً معـدنيـةً قمعية الشكل متصلـة بحبل معـدني تنطلق باتجاه طائرة الـ(F - 5) طائرة قائدنا سليم .

كان سليـم يقظاً لتلك الحركة فـانحرف عن تلك القطعـة كي لا تصدم بزجاج طائرته ، ثم اقترب منها أكثر . فأكثر . . فأكثر حتى أمسكها . أمسك القائد سليم بتلك القطعـة المعدنية بملقط فولاذي خـارج جسم طائرتـه ، ثم أعلم القائد الآخـر بذلك ، عنـدها قـال قائد طائرة الـ(HC - 130) : ابدأ العملية الآن . .

إنها عملية نقل الوقـود من طائرة الـ (HC - 130) إلى طائرة الـ (F - 5) في السماء على ذلك الارتفاع الشاهق ، ولقـد كانت الطائرة

الـ (HC - 130) هذه خزاناً للوقود تطير لتزويد الطائرات المقاتلة في السماء لتواصل قتالها وهجومها في المعارك لضرب الأهداف المعينة لها ، وهذا تكتيك في الحرب لـه أهميته العظيمة وكذلك للوصول إلى الأهداف البعيدة المدى .

لقد كان (القائد سليم) ربيب الصحراء القاسية معتاداً في حداثة سنه على مشاهدة أسلوب تجهيز قوافل الجمال لقطع المفاوز[١] حيث كـان العرب أهل الصحـراء قبل قطع الصحاري يـروون الإبل حتى تمتلئ وتنتفخ بطـونها، ثم يُشـدُّ على آذانها وأفـواهـا -لكي لا تجترّ فيستهلك الماء الذي في بُطـونها - وقد يضطرون أثنـاء السفر إلى ذبح بعضهـا وسقي الماء الـذي فيهـا لبقيـة جمال القـافلـة لبعض الجمال تحسباً للمفازة الطـويل قطعها(كما حصل في معركة اليرمـوك عندما اتجه القـائد الفاتح خـالـد بن الـوليد بنصف جيشـه من العـراق إلى فلسطين عبر صحـراء شمال الجزيرة العـربيـة للاشتراك مع جيـوش المسلمين في المعركة ضد جيوش الروم[٢] .

إن الصـورة تعيـد نفسهـا ولكن بشكل آخـر قلَّ مـا ينتبـه لـه الإنسـان ، فـالماء حياة لمواصلـة السير، وكـذلك الـوقود فإنـه حيـاةٌ لمحرك الطائرة الذي يضمن مواصلة الطيران وكذلك لقائدها .

وبعد أن تزودت طائرة (F - 5) بالوقود اللازم لها أقفلت مفاتيح الخزانـات والمضخات إعـلانـاً بإنهاء العمليـة ورغبة الانفصـال عن

---

(١) جمع مفـازة مشتقـة من الفـوز كنـايـة عـن فـوز من يقطع الصحـراء بحيـاتـه .
(٢) راجع معـركـة اليرمـوك - البـدايـة والنهـايـة لابن كثير .

الطائرة الـ (HC - 130) عندهـا أجاب قائد الطـائرة الـ (HC - 130):

حسناً لك أن تنفصل الآن مع السلامة.

وأجاب قبطاننا سليم:

سأنفصل الآن مع السلامة.

وهنا حدث ما لم يكن في الحسبان !!

نعم، لقد حـدث هنا ما لم يكـن في الحسبان، وذلك أنه عنـدما تـراجعت طـائرة الــ (F - 5) إلى الخلف قليـلاً لكي تفصل عنهـا الأنبوب الممتد من طـــائـرة الـ (HC - 130)، لم ينفصل الأنبوب من المقبض الفـولاذي مع أن أزرار نظام التـزود بـالوقـود مقفلة عنـد الطائرتين، الأمـر الذي أدى إلى أن تنشد طـائرة الـ (HC- 130) إلى الخلف قليـلاً ويختل توازنها فتتأرجح وكـذلك طائرة الــ (F - 5)، فإنها لم تكن بأحسن حـالاً منهـا فقـد تأرجحت هي الأخـرى يمينـاً وشمالاً، مما جعل الأنبـوب المعدني يصل إلى مرحلـة التوتر الشـديد الأمـر الذي أدى إلى انفصـالـه من جهـة طائرة الــ (HC - 130) فيرجع بسرعـة ويضرب جسم طــائرة الــ (F - 5) ويلتف حـولها كالثعبان.

- ماذا حصل؟.. ماذا حدث؟

ويتكرر سؤال قائد الطائرة الـ (HC - 130):

- قـــائد سليـم... هل تسمعني؟ مـــاذا حصـل؟ هل أنتَ

بخير؟

ويتكرر السؤال أيضاً:

- قائد سليم ؟ هل أنت بخير؟ هل تسمعني؟

ويلتف الثعبان المعدني حول الطائرة، ويدخل معها في صراع مخيف على أثره أخذت طائرة القائد سليم تدور بشكل دائري غير منتظم، ثم ترتفع إلى الأعلى لتهوي مرةً أخرى لتغالب ذلك الثعبان المعدني.

ويتكرر السؤال مرة أخرى:

- سليم أين أنت؟ ماذا حصل؟

ويجيب القائد سليم أخيراً:

نعم... نعم.... أنا بخير... لقد حدث أن انقطع أنبوب تزويد الوقود من جناحكم والتفَّ حول طائرتي بسرعة مدهشة وها أنا الآن لا أستطيع منه فكاكاً.

ويجيب قائد الطائرة الأخرى:

كان الله في عونك..

ثم حصلت عدة اتصالات هاتفية بين كل من الطائرتين والقاعدة الجوية في مطار الطائف التي هبت فرقها المساندة للطوارئ بالاستعداد لتلك الحالة الطارئة.

وقد يسأل سائل: وماذا عسى ذلك الثعبان أن يؤثر؟

والجواب على ذلك السؤال:

هو أن الأنبـوب المعدني المرن كفيل بأن يكسر أي جـزء من أجزاء الطـــائرة الـ (F - 5) لأنه مـازال مربوطـاً بها وطرفه الآخـر يتحرك بحـريـة بسبب قـوة سرعـة الهواء ويضرب بجسمهـا في الـذيل، أو الجناح، أو زجاج مقصورة غرفة القيادة.

ولنعد إلى القائد سليم لنشاركه في محنته العصيبة. .

فها هو يـدور بطائرته باتجاه مطـار الطائف يريد الهبـوط به فينزل من ارتفـاع ٢٠ ألف قـدم إلى ٨ آلاف قـدم، ويتجـه إلى المدرج رقم ٢٥، ثم هـا هـو يمـد جنيحـاتها ليقلل من سرعتهـا إذ لم يبق على الهبوط إلا دقـائق معدودة، وعلى مسافـةٍ تقارب الــ ١٠ كيلومترات يمـد يده إلى مفتـاح إنـزال العجـلات ويحركه إلى الأسفل، وتكـون المفاجأة الأخرى:

- . . . . . لم تنزل العجلات. . . .

- مـاذا لم تنـــزل العجـلات والطـائرة تقترب بسرعـــة إلى مكـان الهبوط!!!

ويقطِّب (سليم) جبينه وينظـر بعصبية إلى ذلك المفتـاح (مفتاح إنـزال العجـلات) ويحركـه مـرة أخـــرى فلعل المحـاولـة الأخـرى تفيد. . .

ولكن لا فائدة لم تنـزل العجلات والطائرة لا زالت مسرعـة نحو المدرج. . . .

- يا الله ما هذه المصائب المتتالية!! (يحدث سليم نفسه).

نعم، إنه الثعبـان الذي التف حـول الطائرة من أسفلها فـربطها ربطاً محكماً منع أبواب غرفة العجلات من أن تفتح لنزولها.

- يـاالله مـا هـذه الـورطـة!.. يـا اللـه رحمتـك... يـا الله ساعدني...

لا حول ولا قوة إلا بالله... إنا لله وإنا إليه راجعون...

أسئلة وخـواطر كثيرة تدور مسرعةً في ذهن القـائد سليم والوقت يمضي بسرعة والقرار يجب أن يتخذ خلال العشرة ثوان القادمة...

ولننظر إلى طـائرة الـ(F - 5) من برج المراقبة وهـي تتجه مسرعة إلى مدرج الهبوط وقد التف ذلك الثعبان حولها...

ونحن نتسـاءل: هل ستنـزل الطائرة زحفـاً على بطنهـا كما يفعل الثعبان أم ماذا؟ ولنعد إلى القائد سليم الذي بدا مشدود الأعصاب وهو يحدث نفسه:

- ٩ ثوانٍ بقيت...

- الثعبان مازال ملتفاً حولي...

- ٨ ثوانٍ بقيت...

- المدرج يقترب مني بسرعة...

- ٧ ثوان بقيت...

ويصيح به موظف برج المراقبة:

- لا تنس العجلات.

نعم، لقـد قطع عليه بـرج المراقبة حـديث نفسـه المتواصل وهـو

يتجه إلى الهبوط ولم يقرر بعد، ولكنها كانت اللحظة الحاسمة لاتخاذ القرار. . .

نعم، لقد اتخذ القرار بالصعود مرة أخرى والاتجاه إلى (المنطقة المهجورة).

لقد بدأ القائد سليم متخوفاً أكثر من ذي قبل، ولكنه لم يقطع الأمل بالله - سبحانه وتعالى - فإيمانه قوي، وعزته بإسلامه هي تاجه الذي يفخر به، ولكن المقادير التي يقدرها الله عزوجل على البشر هي اختبارات لهم وابتلاءات لعلهم يرجعون إليه ويستغيثون به، وكما جاء في الحديث الصحيح عن المصطفى ﷺ «إن الله إذا أحب عبداً من عباده الصالحين ابتلاه حتى ليمشي على الأرض وليس عليه خطيئة». . . أي ليس عليه خطيئة واحدة يحاسبه عليها يوم القيامة.

ويهتف القائد سليم هتاف الواقع في شباك ثعبان إلى قائد العمليات الجوية: إني ذاهب إلى المنطقة المهجورة لأنهي المسألة فإما أنا وإما الثعبان، وقد اضطر للقفز من الطائرة.

ويجيبه قائد العمليات:

وفقك الله وسدد خطاك، أنت صاحب القرار الأخير.

ويتجه سليم إلى المنطقة المهجورة ويختفي بطائرته عن الأنظار، وقد تبعته العيون والقلوب وهي تدعو له وفقك الله. . وفقك الله.

على أثر سماع ذلك الخبر تدافعت سيارات الإطفاء والإسعاف

والطوارئ المساندة للقوات الجوية نحو المنطقة المهجورة لترقب الحدث العظيم وهاهو قائدنا يدخل في صراع آخر مع الثعبان، فيدور إلى الأعلى بشكل حلزوني ثم يدور شمالاً، ثم يميناً هابطاً حول نفسه عدة مرات، والذي ينظر إليه من خارج الطائرة لا يشك في براعته وحذقه، أو جنونه الفعلي.

وبعد عدة محاولات من الصعود والنزول للتخلص من ذلك الثعبان التي باءت بالفشل قرر سليم أن يقفز من الطائرة بعد أن أعياه التعب واستنفذ كل الحيل.

ومدَّ القائد سليم يديه إلى ذراع القذف الصاروخي خارج الطائرة ولكن الله - سبحانه وتعالى - ألهمه أن يغير اتجاه يده إلى مفتاح إنزال العجلات ليحاول به المحاولة الأخيرة فلعلها تنزل. . .

وها هو يحركه.

وعلى أثر ذلك يسمع سليم صوت أبواب العجلات تفتح وتنزل العجلات وتضاء العلامات الثلاثة الخضراء دلالةً على نزولها التام فيتهلل وجهه فرحاً، ويستعيد نشاطه، فيدور طائراً بسرعةٍ إلى مطار الطائف ويصل الخبر السعيد إلى القاعدة الجوية، ويسعد الجميع بذلك الخبر، ويحمدون الله له على السلامة.



٣٢ ساعة بين الجليد

كابتن جون كوش

الرت - كندا

كـان ظلال « جـو» يتراقص على الجدار المقـابل لنـار المدفأة التي كان يجلس بجـوارها وهو يحتسي قهوتـه المفضلة عندما كـانت صور بيـاض الأشجار العـارية الأوراق واكتسـاء سقوف المنـازل بالثـوب الثلجي الجميل وصـوت الـريـاح الـذي ينسباب من بين حـافـات النوافذ الخارجيـة لغرفة المعيشة تعيـد إليه ذكريات أحـداثٍ عاصرها قبل أربع سنوات حينما كان يشغل منصب مسـاعد طيار في القوات الجوية الكندية على الطائرة C-130 .

ولعلنا قبل قرائتنـا القصة إخوتي القراء يجدر بنـا أن نشارك «جو» في احتساء القهوة السـاخنة لكي نكسر من حدة بـرودة تيارات هذه القصـة القادمـة أحداثهـا من القطب الشمالي حيث الحرارة اليوميـة تقارب العشرين درجة تحت الصفر .

* * *

قطعتـان كبيرتان من جنـاحي طائرة محطمـة مازالتـا منصبتين في إحدى جُزُر القطب الشمالي كانتا ترمزان إلى أحداث قصةٍ حصلت في ٣٠ أكتـوبـر ١٩٩١م ، حيث مـازالت آثـارها بـاقيـة في نفـوس الناجين منها بعـد سقوطها حينما كانت في طريقها من قـاعدة تويل غرينـلاند الأمـريكية في جـزيرة غـرينلانـد إلى قاعـدتها العسكريـة ALERT الكندية في جزيرة قطبية أخرى تبعد عنها ساعتان تقريباً في الاتجاه القطبي .

وبطل هذه القصـة الكابتن جـون كوش الكندي الجنسيـة الذي كان يقـود الطائرة الأمريكيـة الصنع من طراز C-130 سنرى أنـه قد ساقه القـدر إلى المنطقة القطبية لمعاصرة أحداثٍ عصيبـة كانت أشد ضراوة من أحداث حرب الخليج التي شارك فيها سنة ١٩٩٠م .

* * *

لقد بدا أكثر الجنود أكبر من حجمهم الطبيعي بسبب ملابسهم الثقيلة وهم يـربطون أحزمة مقـاعدهم بعد أن أضاء القبطـان إشارة ربط الحزام استعـداداً للهبـوط في القـاعـــدة العسكـريـة الكنـديـة «ALERT» القريبـة من مركـز القطب الشمالي حيث البرد الشـديد . إنها رحلة إمـدادات يوميـة تقريباً تنقل فيهـا الأغذيـة والأدوية وكل مايتعلق بأمور الحياة العادية وعلى الأخص الوقود الذي يعتبر عنصراً هـاماً في سير عجلـة الحيـاة هذه الأيـام حيث إن طـائرتنـا هذه قـد حملت خـزاناً معـدنيـاً كبيراً مليئـاً بوقـود « الـديزل» الـذي قـد ثبت بمقابض خاصة تمنعه مـن الحركة أثناء الطيران . والذي كان يشغل

مكاناً كبيراً بين أماكن جلوس الجنـود الثمانية عشر الذي كان يتجول بينهم المضيف (ستيوارت) ليتأكـد من سير الأمور على مـا يرام ومن ربط أحزمة مقاعدهـم .

* * *

وبينما كانت الطـائرة تواصل نزولها وقد عبرت البحـر المتجمد بين الجزيـرتين القطبيتين باتجاه قـاعـدتهم العسكـرية ، إذ لمح القبطـان ضوءً لامعاً منتشراً من خلف الضباب الخفيف الذي يشكل طبقات رقيقـة تحجب حقيقـة الـرؤية في ليلـة ظلماء كهـذه ، عنـدهـا أيقن القبطان «كوش» أنه على مقربة من مطار القاعدة الجوية فالتفت إلى مساعـده يخبره أن يطلب من مراقبي الحركـة الجوية إلغـاء إرشادهم بواسطة الـرادار حيث إنهم سيعتمدون في الهبوط على النظـر فالأنوار واضحة جلية إلا من حجب بسيطة على شكل طبقات ضبابية .

طلب القبطـان من مسـاعـده« جـو» مـد الجنيحـات الخلفيـة استعـداداً لتخفيف السرعـة بينما كـان يسحـب مقـابض الـدفع إلى الخلف قليلاً للتقليل من سرعة دوران المراوح الأربع .

وعندما استدارت الطائرة يساراً جاعلة تلك الأضواء يمينها أمر القبطان مسـاعده بإنزال العجـلات بينما كانت الطـائرة تكمل نزولها مخترقة حجب الضباب الطبقية ، لقد كـان القبطان «كوش» مدرباً بـارزاً ومحبـوباً لكثير مـن الطيارين وكـذلك بـارزاً في لعبـة البـولينغ المفضلة لديه .

لقـد كان القبطـان » كوش» متيقنـاً من مـوقع مكان الهبـوط عن

طريق تلك الأضـواء وهو يدور بالطـائرة يميناً هذه المرة عندمـا قال بعد تردد غير مقصود :

لقد اختفت أضواء المدرج ! ! ! أين هي ؟

لم تأخذ هذه الكلمات مأخذ الجد عنـد مساعده الذي حدّق من خـلال زجاج الطـائرة الأمامي والجانبي يـريـد أن يتأكد من تسـاؤل القبطـان بينما كـانت الطائرة تقترب إلى الأرض بسرعـة بين الضبـاب الـذي حجب الرؤيـة فجأة ، نعم لقد اختفت أضـواء المدرج . . . أين هي ؟

كانت ثوانٍ معدودات بعد كلمات القبطان وصمتٍ مخيف يملؤه تسـاؤل قد خيّـم على طاقم غـرفـة القيادة الأربعـة وهم ينظـرون إلى الأمام ويتساءلون : أين اختفت أضواء المدرج فجأةً ! ؟

لعل الجواب لايملكـــه حتى من جلس في الخلف مـن الجنـــود الذي كـان بعضهـم مسترخياً بعـد أن تقوقـع على نفسه يريـد حبس الـدفء بين جنبيـه ثم راح في سبـاتٍ عميق وبعضهم كـان نصف نائمٍ يغالب نعـاساً لذيذاً صعب نيله بسبب غيـاب أريكة أو فراش وبعضهم أحـب الاستفـادة من الـــوقت فقضـــاه في حل كلماتٍ متقـاطعات لعلهـا تقطع الـوقت الـذي أصبح مملاً في ذلك المكـان المشحون بأتـرابه من الجنود ومـن صوت المراوح الذي ألـزمهم بسدِّ آذانهم بسدادات مطاطية خاصة .

وبينما كـــان الجميع يسبـح في بحـرٍ متجمـــد من التســاؤل إذ أخـرجهم منه صـوت اصطـدامٍ قـوي للطائرة بتـلالٍ عـالية ثلجيـة

متناثرة اهتـزت على أثره الطائرة بأسْـرها وتصـدعت وتهشم زجاجها الأمامي وتـدافع الثلج إلى الداخل بصـورةٍ طار لها صـواب ملاحي غرفة القيادة فلم يستطيعوا رؤية ما أمامهم ، وهاج الجنود في الخلف وماجوا وسقط بعضهم على بعضٍ وعلا الصراخ والعويل وتقطعت أربطــة الأحـزمــة وتكسرت المقـابض التـي كـانت تمسك بخـــزان «الـديـزل» المعـدني الكبير فـانكفأ على من كـان بقـربـه من الجنـود فأفقدهم الـوعي ، وبسبب سرعة الطـائرة وعدم وجـود القدرة على التحكم بها فإنها أصبحت كتلة معدنيـة تزحف على الأرض الثلجية الوعرة متحـدية كُلَّ تَلٍّ ثلجي فتضربه بجناحها وتستـدير لتصطدم بتلالٍ أُخـر لتغير اتجاهها إلى أن ينتهي بها الأمـر إلى انفصال مـؤخرة الطـائرة ثم مقـدمتهـا التي انكفأت على نفسهـا بينما كـان جـزؤهـا الأوسط يـزحف منفصلاً بسبب خـزان الديـزل الذي بـداخله وقـد تنـاثر منـه الجنود هنـا وهنـاك ليصطدم بتلـةٍ مرتفعـةٍ أنهت مسلسل ذلك التزلج العصيب .

تسرب الوقود الـذي كان يملأ جناحي الطائرة بغـزارة وتناثر على الأرض مسبباً عدة انفجـارات أشعلت النار في أجزائها المتنـاثرة التي امتدت نصف ميل تقـريباً كما أن الإنفجـارات هذه كـانت أجراس إنـذار للجنود أن يهربـوا ما استطـاعوا من الطـائرة التي انفجر فيهـا خـزان وقود الـديـزل فقتل منهم أربعةً مخلفـاً نـاراً عظيمة أضـاءت مساحة شاسعةً حول حطام الطائرة المتناثر .

هذا ولقد كان انفصال مقدمة الطائرة قدراً مقدوراً لنجاة القبطان

« كوش» وبقية الطـاقم الثلاثة حيث إنهم قفزوا بسرعـة وجروا بعيداً عن جسم الطـائرة الـذي تـوالت عليه الانفجـارات فصـارت طعماً سائغاً لألسنـة اللهب التي اندلعت بسببه . وعلى مسـافة غير بعيدة وقف القبطان أمـام حطام الطائرة المشتعلة وهي تتهـاوى قطعاً ذائبة متفحمة وقد أصابه الذهـول مما يجري وهو لا يكاد يصدق ما يحصل أمامه وهو يردد بلاشعور :

- يا إلهي !! يا إلهي !!

ويدور في مكـانه ليرى المساعـد حولـه والمهندس الجوي والملاح الرابع فيصدر أمره :

- انتشروا وابحثوا عن المفقودين :

عندها جرى الأربعة في اتجاهات مختلفة ليبحثوا عن المفقودين .

وبعد ربع ساعـةٍ من البحث تقريباً وجد أن عـدد الناجين أربعة عشر فرداً فقط وأربعة قد لاقوا حتفهم منهم المضيف «ستيوارت» .

* * *

بعـد انقطـاع اتصال طـائرة القبطـان كـوش مع المراقبين الـذين يعملـون على أجهزة الـرادار في القاعـدة الجوية أُبلغ الخبر حـالاً إلى القاعدة الأرضيـة المساندة بإرسال فرقة الإنقـاذ حال تحديد الموقع ، ولحسن الحظ أن طـائرة إمداد كـانت قـد أقلعت من نفس القاعـدة الأمريكيـة إلى نفس القاعـدة الجوية الكنديـة بعد نصف سـاعة من وقوع الحادث مما جعل طاقمها يـراقب بحرص المناطق الأرضية التي

يمرون عليها بعد أن أبلغوا خبر حصول الكـارثة فقد شاهدوا الطائرة المحطمة وهي تشتعل نيرانها، عندها أبلغوا القـاعدة الجوية الكندية التي أوعـزت إلى فرق الإنقـاذ للانطـلاق فـانطلقت لهم طائرة إنقـاذٍ أخـرى من قاعـدة C.B.F الكنـدية وكـانت تبعـد نحواً من ثـلاثِ سـاعـاتٍ بينما انطلقت سيـارتـا إنقـاذٍ مجنـزرتين من القـاعـدة الأم «ALERT» الكندية.

فرح المنكوبون والقبطان كـوش واستبشـروا وهم يرون طائرة الإنقاذ تمر فـوقهم فأيقنـوا بالنجاة وبـدأوا يلمون شعث أغـراضهم وقد جمعوا ما استطاعوا من أغطية وملابس ومواد إسعافات أولية كما أنهم لم ينسـوا جهـاز اتصـال الطـوارئ الـذي يخولهم الاتصـال بأي طائرة تمر فوقهم وعلى مسافةٍ بعيدةٍ تصل إلى ٤٠٠ كيلو متر تقريباً.

لقد كان مكان سقوط الطائرة جنوب القاعدة الجوية (ALERT) وعلى مسافة ٢٠ كيلو متر تقريباً.

وقـد كانت الأرض التي سقطت عليهـا انحداريـة وعرة، الأمـر الذي يجعل نزول طائرة إنقاذ من نفس النوع خطرٌ جداً عليها.

كان القبطان يـؤكد للجميع أن فرق الإنقاذ لن تتأخـر كثيراً لدقة مواعيـدهم لكنهم هذه المرة قـد تأخروا على غير عـادتهم فقد مضى عليهم أربع ساعات، و لم يصلوا بعد.

وعندمـا خبت النار في جسم الطائرة المحطمة أشـار القبطان إلى الجميع بالاحتماء داخلها من البرد الشـديد إذ إن عاصفة هـوجاء قد أنذرت بـالمجيء بينما ذهب هو ومسـاعده إلى جنديين قـد ألقيا على

ظهريهما ولم يستطيعا الحراك بسبب كسر في العمود الفقري والآخر كسر في رجله ، فأقاما حولهما حاجزاً معدنياً قد انتشلاه من أجزاء الطائرة المحطمة وغطياه بغطاء يحميهما من هجمات الثلوج الباردة والريح الشديدة التي بدأت تقذف بحبات الثلج الخفيف كما أشعل القبطان لهما ناراً قريبة منهما راجياً أن تبعث الدفء في جسميهما .

وبعد ثمان ساعات زادت العاصفة برودةً واشتدت سرعة الرياح وتساقطت حبات الثلج المندوف بغزارة وزاد معها قلق القبطان لتأخر وصول فرقة الإنقاذ وهو يروح ويجيء بين من احتموا داخل الطائرة من البرد وبين من كان خارجها يحادثهم ويلقي عليهم بسمات الأمل في الخروج من تلك المحنة وهو يرتعش بشدة وقد تجمدت أطرافه وتهدج صوته بسبب البرد القارس الشديد .

وكان مساعده يشفق عليه ويذكره بلزوم الدفء ويقول له :

- يجب أن تدفئ نفسك ياقبطان فالبرد شديد جداً لاتخرج إلى الخارج .

ولكن القبطان كان يرفض ذلك ويقول :

- إن هناك اثنان بالخارج بسببي أنا وسأبذل ما استطعت لإبقائهما على قيد الحياة .

ويقوم القبطان وهو يرتعش ويرفع ستاراً لصد الرياح كان موضوعاً على فتحة الطائرة المحطمة ويخرج منه وقد اشتدت العاصفة وزادت فيها كثافة الثلج المتساقط مما جعل الرؤية من

خلالها أمراً متعذراً .

وأشـــار القبطـان للجميع بـــالاحتماء من الثلج داخل الطـــائرة المحطمة .

بعد ٦ سـاعـات من الحادث كانت فرقة الإنقـاذ الجوية ٣٠٥ قد وصلت بمظليها ورئيسهـم الـذي كان مستعداً للقفز مع بقيـة الفرقة فوق مكان الحادث الـذي أصبح متعذراً رؤيته بسبب كثـافة الثلوج المتساقطة ممـا جعلهم يدورون نحواً من سـاعتين فوق المكان محاولين إيجاد مكان آمن للنـزول بالمظليين ولكن محاولة القبطان للفـرقة ٣٠٥ قد باءت بالفشل بسبب العاصفة الثلجية تلك التي كانت تبدد كل أنوار ومشاعل الأمل الذي كان يتمنى الجميع الـوصول إليه . عندها قرر قبطـانها الذهاب إلى القاعـدة الجوية (ALERT) للتزود بالـوقود ومحاولة الكرة مرة أخرى .

أمـا سيارات الفـرقـة ٣٤٢ المجنزرة والتي انطلقـت من القاعـدة (ALERT) فلم تكن بـأحسن حظـاً من أختهـــا فلقـــد اعترضت طـريقها مـرتفعات وعـرة جداً ممـا جعلها تتجنبهـا حتى انتهى بها الأمر إلى الـوقوف على حافـة جرف وادٍ عميق صعب عليهـا اجتيازه عندهـا قرر قـائدها الـدوران حول ذلك الـوادي الأمر الـذي جعل سـائق الجرافـات ينبهه إلى أن الـوقـود لايكفي للـدوران حـول تلك المسافـة الطويلة جـداً لذا يفضل العودة لمحطـة الإنقاذ (ALERT) والتزود بالوقود ثم العودة لمواصلة البحث مرة أخرى .

وهكـذا رجعت كلتـــا الفـرقتين الجويـــة والأرضيـة بخُفَّيْ حنين

بسبب تلك العاصفة الثلجية . ومكثنا لحين هدوء العاصفة الثلجية التي استمرت نحواً من خمسة عشر ساعة في ليلٍ قطبي أسود سيستمر أربعة أشهر أخرى لحين ظهور شمس النهار★ .

مضت اثنتا عشرة ساعة والعاصفة الثلجية تعصف بأقوى صوتها بينما كان القبطان كوش منهمكاً في المحافظة على عدم تسرب الثلوج قدر الإمكان إلى داخل الطائرة المحطمة . كما أنه كان يتردد على الجنديين الذين في الخارج للاطمئنان على حالهما وعلى استمرار اشتعال النار بالقرب منهما .

وبعد ثمانية عشرة ساعة كانت غلاله من الحزن قد كست وجوه من قد بقي من الجنود وتسلل اليأس إلى بعضهم من الأمل بالنجاة وصاح بعضهم فزعاً : أنا لا أريد أن أموت هنا . . . أنا لا أريد أن أموت هنا .

بينما قام البعض الآخر يهدئ من روع اليائسين عندما كان أحدهم يحاول الاتصال مرة أخرى من جهاز إرسال الطوارئ الذي بيده :

النجدة . . النجدة . . نحن الطائرة المحطمة .

MAY DAY.. MAY DAY.. F-22 نحن الطائرة المحطمة F-22 هل يسمعني أحد ؟؟

وتدب بوارق الحياة من جديد في نفوس الجنود الملتحفين بأغطيتهم الثقيلة وهم يسمعون رد الطائرة المنقذة F-21 وعلى متنها

(★) لأن مدة الليل في القطب هي ٦ أشهر ومدة النهار كذلك .

الفرقة ٣٠٥ التـي وصلت للتو وقد أخذت تحوم فوقهـم وقد أخذت العاصفـة الثلجية تخف : نعم. . نعم . . نحن نسمعكم . . نحن الطائرة المنقذه F-21 . . ش ش ش ش ش (تشوييش قوي) . .

F-21 : الصـوت غير واضح . . . أجيبونـا بنعم بـالضغط على زر الإرسال ضغطة واحدة . . . . . هل عدد الأحياء أكثر من خمسة ؟

الجواب : ضغطة واحدة ش ش ش . . . .

F-21 : حسن . . هل عدد الأحياء أكثر من ١٠؟

الجواب - ضغطة واحدة ش ش ش . . .

F-21 هل عدد الأحياء أكثر من ١٥ ؟

الجواب : ش ش ش ش ش ش (بدون ضغطة) .

F-21 : حسن جـداً ، نحن قـريبـون منكم جـداً ولقـد علمنـا أن عددكم أقل من ١٥ وأكثر من عشرة ونحن في الطريق إليكم .

مضت ست وعشرون ساعة والجميع ينتظر وصول فرقة الإنقاذ في داخل الطـائرة المحطمـة والقلق بـدأ يساورهـم وبخاصـة القبطـان «كـوش» الذي كـان قد خلع سترتـه وأعطـاها لأحـد الجنود الـذي بدأت أسنـانه تصطك مـن شدة البرد في الوقـت الذي كانـت طبيبة قُدِّر لها أن تعيش تـوزع عليهم الحلوى[1] وتنادي عليهم بأسمائهم فرداً فـرداً لتتأكد مـن بقائهم أحيـاء حتى إذا ما نـادت على القبطان «كوش» رأته وكأنه قد أخـذته سِنة من النوم بسبب الإجهاد والتعب

(١) حلوى خـاصة تعطـى للمنكويين وهي الطعـام الوحيـد لتزويد الجسـم بالطـاقة والحرارة .

الـذي أنهك جســده ، كما أنها لم تلحظ أنـه قـد فقــد القـدرة على الارتعاش COMPANSATORY MECHANISM[1]

أشفق المساعد على رفيقه القبطان فغطاه بملحفةٍ كانت معه وهو يرى عـلامات التعب الشـديد على وجهـه ولكنه لم يطمئن إلى شكل وجه القبطـان الذي بدا بـارداً جداً وقـد سكنت منه العينان عنـدها ناداه ، وهو يشفق عليه من الإيقاظ :

- جون . . . جون . . . هل أنت بخير ؟ .

ويمد المساعـد يده إلى وريد القبطان النابض في عنقـه فيجد أنه بارد جـداً وبدون نبض عنـدها يحني رأسه محزونـاً وهو يـذرف دمعة ساخنة على روح القبطان الذي مافتئ يروح ويجيء في ذلك الصقيع لـلاطمئنـان على الجنـديين المصــابين محاولاً استـدراك ذلك الخطأ الفادح الذي ارتكبه .

في نفس الـوقت كانت جـرافات الإنقـاذ للفرقـة ٣٤٢ قد دارت حـول الوادي واتجهت شرقـه لتحاذي السـاحل المتجمـد جنوبـاً ثم اتجهت مرةً أخرى غرباً إلى حيث تعتقد أنها ستجد الطائرة المفقودة .

كـانت الاتصـالات جاريـة بين الطـائرة F-21 والتي كانت على متنهـا فـرقـة الإنقــاذ ٣٠٥ التي تحوم في الجو والجرافـات التي على الأرض عندمـا قال رئيس الفـرقة ٣٤٢ مخاطبـاً قبطان طـائرة الإنقاذ

---

١) ميكـانيكية الارتعـاش هي رحمة من الله وضعهـا في جسم الإنسان لكي تهز أجـزاء الجسم والأعصاب والعروق لتـزيد من حرارة الجسم الداخليـة لكي تستمر الحياة وذلك عند انخفاض درجة حرارة الجسم إلى مستوى ينذر بالخطر .

نـريـد أن تلقي لنـا شمعـة أخرى يـاقبطـان لنـرى طـريقنـا ويجيب القبطان :

حسناً سنلقي لكم بشمعة أخرى .

كانت الطائرة F-21 قد ألقت بعـدة شمعات في الجو كي تضيء المكان الذي تحوم فوقه وهذا مـا يفعل عادة في حالة الإنقاذ في الليل أو في حالة الهجوم العسكري على العدو ليلاً .

وبينما كـانت الطـائرة تـدور دورتها فـوق الشمـوع التي ألقت بها فـوق مكــان الحادث إذ تبـدد الضبــاب القطبي وبـانـت الطـائرة المحطمة واضحـة جلية وقـد صارت سـاحة الحادث نهاراً مـن كثرة الشموع الملقـاة عندها أصدر رئيس المظلين أمـره لفرقته بالقفـز فوق مكـان الحادث معلماً بـذلك القبطـان الـذي تنفس الصعـداء وهـو يقول : الحمد لله فقد بقي من الوقود مايكفي لـ ٤٠ دقيقة فقط .

وبعـد أن قفـز جميع المظليين خــارج الطـائرة بمعـدات الإنقـاذ استـدارت الطـائرة شمالاً متجهـة شمالاً إلى القـاعـدة ALERT كي ترسل بدلها طائرة هليكوبتر لتساعد في إنقاذ المنكوبين .

وبعد أن وصل فـريق المظليين الأرض خلعوا عنهم مظـلاتهم ثم جـروا إلى الأجزاء المتنـاثـرة من الطـائرة حتى إذا ماوصلـوا إلى الجزء الخلفي من الطـائرة وأزاحوا الستـار عنه ووجهـوا الأضواء الكـاشفة داخله رأوا أصحـابهم في حـالـة يرثى لها من المعانـاة وقد تـراصوا بين بعضهم يـرتجفـون وقـد عـلاهـم الثلج وبـدا كل شيء فيهم أبيضـاً جامـداً شديد البرودة ، وقبل أن يـدخلوا استوقفهم منظـر القبطان

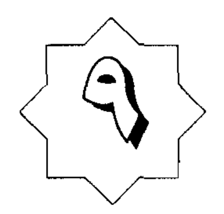
كـوش . الذي كـان جالسـاً على الأرض مستنداً بـالقرب من مكـان الدخول وقد جمدت منه الأطراف وأسلم منه الروح ، فهالهم منظره وحزنوا حـزناً شديداً عليـه عندها تكلم أحدهم وقـال : نحن أحد عشر ويوجد اثنان بالخارج .

* * *

ثم تمَّ نقل الجميع إلى المستشفـى حيث تمَّ عـلاجهم بينما ووري من مـات التراب وبقي اسم القبطـان كـوش منقـوشـاً على لـوحـة معدنيـة على بقايـا جسم الطائرة المحطمـة في القطب الشمالي مـاثلة لكل من يستطيع الوصول إلى ذلك المكان .

ولعل القـارئ الكريم يـدرك أن سبب سقـوط الطائرة هـو خطأ القبطان نفسه حيث إنه كان يظن أنـه تلك الأضواء التي رآها بدايةً هي أضواء المطار بينما هي في الحقيقة كانت انعكـاساً ضوئياً لأضواء القـاعـدة العسكريـة على سطح جـرف الـوادي الثلجي الصقيل ، بالإضافـة إلى طبقات الضباب الثلجية الـرقيقة التي جعلت الأنوار لاتبدو واضحة حقيقةً بل كانت انعكاسات أضواء خادعة للنظر .

وهكـذا كما نرى فإن اللـه تبارك وتعـالى قـد قدّر للبعض النجـاة والبعض الموت ، وحتى القبطـان «كـوش» الـذي كـان خـائفـاً من الموت في حـرب الخليج قبل سنةٍ من حـادثته هـذه لم يعلم أن ملك الموت قـد أُمـر بقبض روحه في القطب الشمالي في ليلـةٍ كـان يهاتف صديقه الطيار الآخر للدخول في منافسةٍ للعب بكرة البولينج .



السحب المسمومة

مهندس محمد الشيخ ناصر

جدة - السعودية

وسط ليل بهيم صاح مستغيثاً : ماي داي، ماي داي، ماي داي[1] . . . .

ثم انقطع صوت الاستغاثة الذي كان يرسل من غرفة القيادة في طائرة (بوينج - ٧٠٧) تابعة للخطوط الجوية الباكستانية، بسبب ارتطامها بالأرض نتج من جرَّاء ذلك وجود بقعة لهب كبيرة انتشرت على مساحة واسعة من الأرض تقارب الكيلومتر مربع، لقد كان ذلك فوق منطقة منبسطة نوعاً ما ويحيط بها بعض الجبال القليلة الارتفاع قريباً من منطقة يقال لها (بيردرب) ونتج عن ذلك عدم نجاة أي أحد من ركابها.

(١) كلمات استغاثة يقولها الطيارون في حالة الخطر شبهه بأنشودة يقولها بعض القبائل في أمريكا الجنوبية عند الرقص حول عمود ينصب في العراء في مناسبة عيد أول نوّار. (راجع كتاب بهجة المعرفة ص٢٥٥/ ج٣).

ولقد كان السبب في ذلك دخان كثيف انتشر في غرفة القيادة بسبب التماس كهربي أعقبه تعطل بعض الأجهزة التي تحرك بعض أجزاء الطائرة الخارجية، ثم تعذرت رؤية أجهزة الملاحة الجوية، ثم تعاقبت المشاكل واحدة تلو الأخرى إلى أن انتهت الطائرة بارتطامها في الأرض وتحطمها واحتراقها.

قال أبو عبدالله :

- نعم لقد كنا على اتصالٍ بهم آنذاك وبموظف الاتصال في محطة رادار جدة الذي كان يسألنا عن مكانهم المحدد بالنسبة لخطوط الطول والعرض، وخاصة بعد ارتطامهم. حيث طلب منا أن نحوم فوق بقعة اللهب عدة دقائق لتحديد المكان وإعطائه معلوماتٍ أكثر عن تلك الحادثة، لقد كانت ليلة عصيبة ومؤثرة جداً. . . رحم الله أموات المسلمين لقد كانت تلك ليلتهم الأخيرة.

- قفزت تلك الصورة إلى ذهن أبي عبدالله - المهندس الجوي الذي كان يعمل على طائرة الترايستار - وهو يطرد عن وجهه سحب دخان السجائر الكثيفة التي ملأت غرفة القيادة، وقد أمال بيده الأخرى إلى مفتاح زيادة التهوية ليطرد ما استطاع من تلك السموم.

يقول في نفسه: أكرهها من رائحة!! كيف يستطيع هؤلاء البشر أن يتحملوا هذه السموم في صدورهم لسنين طويلة؟. . . الدخان سبب لكل المصائب. . .

ويلتفت قبطان الطائرة إلى المهندس الجوي ليقول له : معلش يا محمد تحملنا شوية وكلها . . . كح . . كح . . كح ويقطع كلام القبطان سعاله المتواصل بسبب كثرة السجائر التي حرقها فأحرقت صدره .

- كح . . كح . . كح . . معلش يا محمد تحملنا شوية كلها ساعتين ونوصل . . كح . . كح . . كح .

ويهز المهندس الجوي رأسه مجاملاً وهو يقول :

إنك يا قبطان تقتل نفسك قبل قتل الآخرين .

ويجيب القبطان :

والله يا محمد كلما تركت الدخان رجعت إليه أنا لا أستطيع تركه .

فيقول المهندس الجوي :

لو تركته لله لاستطعت ، ولكنك لم تتركه لله بل خوفاً على أشياء أخرى .

فيقول القبطان قول المستسلم :

نسأل الله زيادة الإيمان . ادعُ لنا بالهداية .

ويجيب المهندس الجوي : أنت يا قبطان تسأل ربك الهداية كل يوم ، أنت يا قبطان كل يوم تسأل ربك في صلاتك وتقول : اهدنا الصراط المستقيم ، فلماذا لم تسأل نفسك لِمَ لم يستجب دعاءك ؟

القبطان : وكيف ؟

المهندس الجوي : نعم . إن الدعاء لكي يستجاب عند الله

سبحانه وتعالى يجب أن يسبقه طاعة ، وأن يسبقه استغفاراً وتوبة وندم على معصية وأكل حلال ولبس حلال إلى غير ذلك من الأمور. فهل تفعلها أم تسأل غيرك الدعاء لك فقط؟ .

القبطان: صدقت . . صدقت . . وعلشانك سأطفئ هذه السيجارة.

المهندس: جزاك الله خيراً.

حوار يتكرر ويتكرر بين الكثير من الناس سواء كانوا على الأرض أم في السماء في الشرق أو الغرب مسلمين أو كفار، نقاش يدور بجدية حول محاربة التدخين والنيكوتين، وأقيمت بسبب ذلك منظمات وجمعيات ورصدت لذلك أموال طائلة وأعدت حملات لمكافحته إعلامياً وصحياً.

وبعد ثماني سنواتٍ من ذلك الحوار يضطر ذلك القبطان للذهاب إلى أمريكا مع زميل له لإجراء فحوصاتٍ مقطعية للجسم بعد ظهور آثار مخيفة فيه، وبعد عمل الفحوصات، يُخبر قبطاننا بأن السرطان قد انتشر في أحد الرئتين، ولا بد من استئصالها، أما صديقه القبطان الآخر فلا أمل لنجاته منه، لأن السرطان قد انتشر في الجسم كله.

وبعد عدة أيام من الفحوصات الطبية رجع قبطاننا هو وزميله كاسفي البال حزينين في إحدى الطائرات القادمة من أمريكا، أما هو فقد رجع برئة واحدة، وأما زميله فقد قرر الرجوع والبقاء بين أهله لحين ساعة الرحيل.

ثم طُبِّق برنامج الفحوصات والإنذارات للمدمنين من الملاحين الآخرين من زملائهم، فهذا قرر ترك الدخان، وذاك كذلك، وذلك أيضاً؛ لأن ذلك قد وجد لديه تليفاً في الكبد وهذا لديه أكياساً هوائية ولهذا التهابات في الحنجرة واللثة وهذا لديه انسداداً في أحد صمامات القلب، ولهذا مقدمات تدعو إلى احتمال حصول جلطة في الدماغ إلى غير ذلك من الأمراض المخيفة.

وعجيب أمر هذا الإنسان المكابر إنه بالرغم من النصائح التي تقدم له إلاّ أنه يتجاهلها ويضر نفسه ويصر على إضرار نفسه وبغيره إذا حاولوا منعه، ففي دين الإسلام قد حرم الله تبارك وتعالى كل ما يضر فقال: في سورة الأعراف **﴿يأمرهم بالمعروف وينهاهم عن المنكر ويحل لهم الطيبات ويحرم عليهم الخبائث﴾**... والدخان من الخبائث. وقال رسوله الكريم ﷺ: «لا ضرر ولا ضرار». والدخان فيه ضرر للنفس وضرر للغير.

وفي حكم شرب الدخان وبيعه تكلّم سماحة العلامة الشيخ عبدالعزيز بن باز، فقال: الدخان محرم لكونه خبيثاً ومشتملاً على أضرار كثيرة والله سبحانه وتعالى إنما أباح لعباده الطيبات من المطاعم والمشارب وغيرها، وحرم عليهم الخبائث، قال سبحانه وتعالى: **﴿يسألونك ماذا أحل لهم قل أحل لكم الطيبات﴾** وقال سبحانه في وصف نبيه محمد ﷺ في سورة الأعراف: **﴿يأمرهم بالمعروف وينهاهم عن المنكر ويحل لهم الطيبات ويحرم عليهم الخبائث﴾** والدخان بأنواعه كلها ليس من الطيبات، بل هو من

الخبائث، والدخان لا يجوز شربه ولا بيعه ولا التجارة فيه كالخمر، والواجب على من كان يشربه، أو يتجر فيه المبادرة بالتوبة والإنابة إلى الله سبحانه وتعالى، والندم على ما مضى، والعزم على ألا يعود في ذلك، ومن تاب صادقاً تاب الله عليه كما قال عز وجل: ﴿وتوبوا إلى الله جميعاً أيها المؤمنون لعلكم تفلحون﴾ وقال سبحانه ﴿وإني لغفار لمن تاب وآمن وعمل صالحاً ثم اهتدى﴾.

وكذلك فضيلة الشيخ محمد الصالح العثيمين الذي قال:

شرب الدخان محرّم، وكذلك بيعه وشراؤه وتأجير المحلات لمن يبيعه؛ لأن ذلك من التعاون على الإثم والعدوان ودليل تحريمه قوله تعالى: ﴿ولا تؤتوا السفهاء أموالكم التي جعلَ الله لكم قياماً﴾ ووجه الدلالة من ذلك: أن الله تعالى نهى عن أن نؤتي السفهاء أموالنا؛ لأن السفيه يتصرف فيها بما لا ينفع وبيَّن - سبحانه وتعالى - أن هذه الأموال قيام للناس لمصالح دينهم ودنياهم، وصرفها في الدخان ليس من مصالح الدين ولا من مصالح الدنيا. فيكون صرفها في ذلك منافياً لما جعله الله تعالى لعباده، ومن أدلة تحريمه قوله تعالى: ﴿ولا تقتلوا أنفسكم﴾ ووجه الدلالة من الآية، أنه قد ثبت في الطب أن شرب الدخان سبب لأمراض مستعصية تؤول بصاحبها إلى الموت مثل السرطان، فيكون متناولها قد أتى سبباً لهلاكه، ومن أدلة تحريمه قوله تعالى: ﴿وكلوا واشربوا ولا تسرفوا إنّه لا يحبُّ المسرفين﴾ ووجه الدلالة من هذه الآية، أنه إذا كان الله قد نهى عن الإسراف في المباحات وهو مجاوزة الحد فيها، فإن النهي

عن صرف المال في أمر لا ينفع يكون من باب أولى. ومن أدلة تحريمه نهي النبي ﷺ عن إضاعة المال، ولا شك أن صرف المال في شراء هذا الدخان إضاعة له، لأنه إذا صرف المال في ما لا فائدة منه فهذه إضاعة بلا شك. وهناك أدلة أخرى والعاقل يكفيه دليل واحد من كتاب الله، أو من سنة رسول الله ﷺ. أما النظر الصحيح الدال على تحريمه فهو أن كل عاقل لا يمكنه أن يتناول شيئاً يكون سبباً لضرره ومرضه، ويستلزم نفاذ ماله في صرفه فيه، لأن العاقل لا بد أن يحافظ على بدنه وعلى ماله، ولا يهمل ذلك إلا من كان ناقصاً في عقله وتفكيره. ومن الأدلة النظرية على تحريمه أيضاً أن شارب الدخان إذا فقده ضاق صدره، وكثرت عليه البلابل والأفكار، ولا ينشرح صدره إلا بالعودة إلى شربه، ومن الأدلة النظرية على تحريمه أيضاً، أن شارب الدخان يستثقل الصوم جداً، لأنه حرمان له من شربه من بعد طلوع الفجر إلى غروب الشمس وهذا قد يكون في أيام الصيف الطويلة، فيكون الصوم لديه مكروهاً، وحينئذ فإنني أوجه النصيحة لإخواني المسلمين عموماً والمبتلين به خصوصاً بالتحذير منه بيعاً وشراء وشرباً، وتأجير المحلات من أجل بيعه فيها، ومعونة عليه من أي وجه كان.

أما الأطباء فقد قالوا:

- هل تصدقون أن ضحايا التدخين سنوياً أكثر بكثير من ضحايا السرطان والإيدز والمخدرات؟.

- وهل تصدقون أن القنبلة الذرية التي ألقيت على هيروشيما لم تفعل بالناس مثلما يفعل التدخين سنوياً؟ .

- وأن عدد ضحايا التدخين سنوياً يبلغ نحواً من ٢,٥ مليون إنسان .

- وأن عدد الذين لاقوا حتفهم خلال العشر سنوات الماضية يبلغون نحواًمن ٢٥ مليون إنسان .

- وأن الذي يملك أكثر أسهم شركات التدخين هم يهود .

- وتصنع شركات التبغ يومياً ما يقارب من ١٠ آلاف مليون سيجارة يومياً .

- وأن ملغ واحداً من النيكوتين كافٍ لأن يقتل إنساناً عند حقنه بالوريد .

- وأن أكثر نسبة للتدخين هي بين دول العالم الثالث وتقل نسبتها في الدول المتقدمة صناعياً بسبب الحملة الإعلامية ضد التدخين .

- وعدد ضحايا التدخين سنوياً في :

الولايات المتحدة الأمريكية ٣٥٠,٠٠٠ إنسان .

بريطانيا ١٠٠,٠٠٠ إنسان .

فرنسا ١٠٠,٠٠٠ إنسان .

ألمانيا ١٨٠,٠٠٠ إنسان .

- وبسبب الحملة الإعلامية والصحية ضد التدخين في تلك الدول ، فقد انحسر عدد المدخنين على سبيل المثال في بريطانيا من

٦٠٪ قبل ١٠ سنوات إلى ٢٥٪ في السنوات الأخيرة.

وأمريكا كذلك التي أصبحت أول دولة تمنع التدخين على طائراتها وفي الأماكن العامة والحدائق والأسواق.

- وتعترف شركة أسترالية منتجة للتبغ حيث تقول:

لمدة ربع قرن من الزمان ونحن نحاول أن نخفي الحقيقة، أو نخفف وقعها على الجمهور.

وقد عملنا بشتى الوسائل الخفية والعلنية للتقليل من الأضرار الصحية لتدخين التبغ. إننا نعترف الآن أننا نقوم **بقتل ٢٣٠٠٠** مواطن من سكان أستراليا سنوياً، ولهذا فنحن نشعر بثقل المسؤولية، ونحن لا نستطيع أن نواصل الإعلان والترويج لمادة تسبب هلاك هذا العدد الرهيب من البشر كل عام، ومنذ عام ١٩٦٢ وحتى عام ١٩٨٤م قمنا نحن أصحاب شركات التبغ في أستراليا بقتل ٤٧٠٠٠٠ مواطن أسترالي، وفي عام ١٩٨٤م قامت شركة روثمان الأسترالية بقتل ٨٠٠٠شخص، وشركة أماتيل بقتل ٦٦٠٠ شخص، وشركة فيليب موريس بقتل ٥٥٠٠ شخص.

لقد حان الوقت لنعلن بكل شجاعة مسؤولياتنا الكاملة عن هذه المأساة. ولا بد أن نقوم بمحاولة التخفيف من هذه الآثار المفجعة، وأن نتحمل التبعات الضخمة الملقاة على عاتقنا.

ولقد أثبتت الأبحاث الطبية بدون جدال أن أهم سبب للوفيات في العالم هو تدخين التبغ. وأن أهم سبب للأمراض والأسقام في العالم هو تدخين التبغ. لهذا نعلن بكل صراحة وشجاعة أننا

ستتوقف طواعية عن أي إعلان بأي وسيلة عن التبغ في أستراليا، كما أننا سنكثف من حملة التوعية بمخاطر التبغ ونوضح للجمهور هذه المخاطر.

أرقام لها معنى

وحينما يحسب الإنسان إحصائية بسيطة لمعرفة مقدار المال المهدر في ذلك المحرم فإنه يذهل:

معدل سعر علبة الدخان ٤ ريال.

معدل الاستهلاك يومياً ٢ علبة.

وإذا حسبنا الفترة الزمنية بـ ٢٠ سنة فقط وهي غالباً ما تبدأ بسن المراهقة من ١٥ سنة إلى سن ٣٥ تقريباً، فنجد أن مقدار المال المهدر في تلك الفترة على أقل تقدير ٥٨٤٠٠ ريال.

وإذا أضفنا إلى ذلك تكاليف زيارة الطبيب والدواء بسبب قلة المناعة والحساسية والالتهابات وتلف الأسنان ٣٠٠ ريال سنوياً فيكون المجموع ٦٤٤٠٠ ريال.

هذا ولم نذكر مصاريف النظافة، والتأثير المتعدي إلى الآخرين الذي يتلف الملابس والثياب، وفوق هذا كله أن يصاب، أو يكون هو سبب في إصابة صديق أو زميل، أو أحد أفراد أسرته بالسرطان، أو مرض الحساسية المزمن، أو الالتهابات المستعصي علاجها.

ماهي الآثار الفورية على المدخن ؟

١- تتهيج العين .

٢- تزداد ضربات القلب يرتفع ضغط الدم .

٣- يبقىٰ أول أكسيد الكربون في الرئتين لمدة ٦ ساعات بعد تدخين آخر سيجارة .

٤- تتبلد حاستي الذوق والشم .

٥- تتلف بعض أنسجة الرئتين ويضيق التنفس .

٦- تنخفض درجة حرارة الجسم بسبب تقلص الأوعية الدموية .

أما الآثار المستقبلية فهي :

١- التهاب القصبة الهوائية المزمن وضيق التنفس وسعال مزمن .

٢- انتفاخ الرئة (الإمفيزيما) .

٣- التهابات الرئة المزمن ، رشح مستمر ، أنفلونزا .

٤- أمراض القلب .

٥- السرطان .

معلومة مهمة بالنسبة لمدخني الشيشة .

إن أخطار تدخين الشيشة على الصحة تفوق آثار تدخين السجائر ، وهذا ما كشفت عنه دراسة قامت بها كلية الطب والعلوم الطبية بجامعة الملك عبد العزيز بجدة . . إليك بعض الحقائق التي أوضحتها الدراسة :

- يبلغ معدل الكـاربوكس هيموجلـوبين (المركب الذي ينتج عن اتحاد أول أكسيـد الكربـون مع هيمـوجلـوبين الدم ويـؤدي إلى حـرمان الجسم من الأوكسجين الـلازم) عنـد مدخني الشيشـة (١٠,٠٦ ذكـور ٧,١٢٪ إناث)، وعند مـدخني السـجـائر (٦,٤٧٪ ذكور ، ٣,١٦٪ إنـاث) ، بينما يبلغ المعدل عنـد غير المدخنين (١,٦٪ ذكور ، ٠,٦٩ إناث) . ويزداد مستـوى تركيز الكابوكـس هيموجلوبين مع ازدياد عـدد الشيشات أو السجائر المدخنة يومياً .
- يحتفظ مدخنـو الشيشة بكمية أكبر من أول أكسيد الكـربون عند حرق الجوراك بالفحم .
- أظهــر ٥٤٪ (مــدخن خفيف) و ٧٠٪ (مــدخــن ثقيل) من مدخني الشيشة زيادة في قيم الكوليسترول، فيما أظهر ٢٢٪ (مدخن خفيف) و ٥٨٪ (مدخن ثقيـل) من مدخني السجائر نفس الـزيـادة . أي أن الـزيـادة العـامـة في قيم الكـوليسترول ظهرت عند نسبة أكبر من مدخني الشيشة .
- أظهر مـدخنو الشيشة ارتفـاعاً في مستـوى الكوليسترول الواطئ الكثـافـة(الكـوليسترول السيئ LDL) وانخفـاضـاً في مستـوى الكوليسترول العالي الكثافـة (الكوليسترول الجيد HDL)بالمقارنة مع مدخني السجائر أو غير المدخنين من الأعمار نفسها .
- أدى دخان الشيشة إلى ازدياد الحموضـة المعدية بحوالي ٢٤٪ في الحيوانا ت التـي عرضت له. ويؤدي تـدخين الشيشة إلى زيادة

الإفرازات والحموضة المعدية عند الإنسان بدرجات متفاوتة . مما يسبب ازدياد احتمالات الإصابة بقرح الجهاز الهضمي .

ولاتقتصر أخطار الشيشة على ما أوضحته الدراسة ، بل تتعدى ذلك إلى كونها أحد وسائل التلوث ومصدر خطير للعدوى وانتقال الأمراض بين مدخني الشيشة وجلسائهم حيث جرت العادة على تناقل الشيشة ومشاركة أكثر من شخص في التدخين من نفس الشيشة. ولك أن تتصور الكم الهائل من الجراثيم والبكتريا التي يتم نقلها بهذه الطريقة.

والسؤال الآن . . . بعد كل ما ذكر من حقائق ، هل مازلت تفكر في (تعميرتك) القادمة أم أنك ستضحي بها من أجل صحتك؟؟ونحن هنا لانشجع على فتح الباب للسجائر كصديق ودود ومحاربة الشيشة على أنها عدو لدود . ولكن ندعوك للتوقف نهائياً عن التدخين بكافة أشكاله : شيشة، سيجارة، سيجار. .

وبعد هذا نسأل: هل هذا الدخان أو الشيشة فعلاً مكروه كما يقول بعض الناس؟

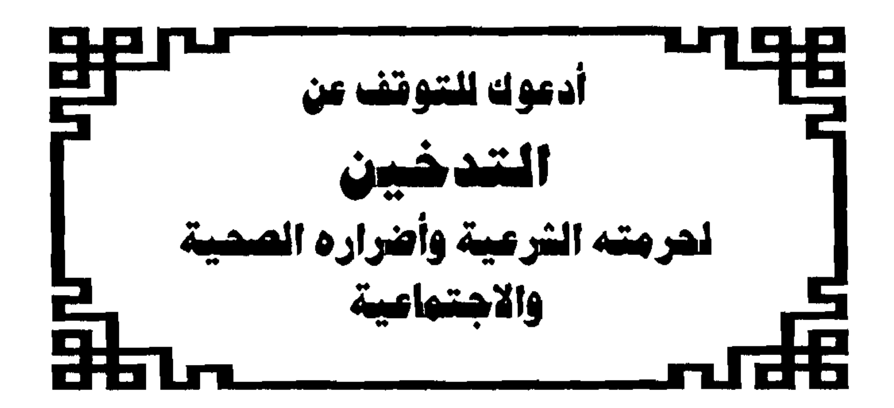
وبعد تلك الأرقام، هل يقتنع الإنسان بحتمية ترك الدخان؟ ونحن نقول: إن حال الناس المدمنين يقول : لا.

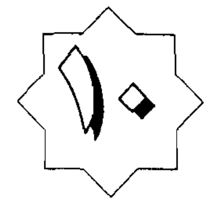
وهذه هي الحقيقة المرة، وما علموا أن المصيبة العظمى لا تكمن في خسارة الأرقام، وإنما المصيبة هي العصيان عصيان كلام العلماء الواضح الجلي في فتواهم، وما عصت أمةٌ علماءها إلا ضلّت وذلت سواءً في ظلمات الجهل ودركات الضلال أو في كل مرفق من مرافق

الحياة، والرسول ﷺ قد أثنى على العلماء فقال :

«إن العلماء ورثة الأنبياء، وإن الأنبياء لم يورثوا ديناراً ولا درهماً بل ورثوا العلم فمن أخذه، أخذ بحظ وافر» .

ولهذا فإن كنت مدخناً فإني :





مِنْجَلُ فلاّحة

الرائد كريم مسعود

سراقودا - باكستان

مع إطلالة كل صباح مشرق جميل يزاول الفلاحون أعمالهم في مزارعهم التي هي جزء من حياتهم اليومية حيث تفنى أعمارهم في الكد والتعب والبناء فيها، كما أن أحاديثهم واهتماماتهم لا تتعدى حدودها في أغلب الأحيان.

كما اعتادت طيور تلك المزارع وحيواناتها الداجنة على أسلوب حياتهم اليومي، فالعمل في الزراعة لا ينتهي فمن بذر إلى زراعة، ومن زراعة إلى ري، ومن ري إلى متابعة، ومن متابعة إلى حصاد، ومن حصاد إلى حراثة، وهكذا تدور عجلة الحياة الخضراء في المزارع.

في ذلك اليوم الجميل أخـذت سُوقُ قصب السكر تتهـاوى أمام أسنان منـاجل الفلاحين الذين اعتـادوا حصاده في هـذا الوقت من كل سنة، قصب السكر هـذا هو من الزراعة الأسـاسية هنا، حيث يغطي مسـاحات شـاسعة حـول مدينـة «سراقودا»[1] التي تتوسط تلك السجـادة الخضراء المترامية الأطـراف إلا من خيـوط متعـرجـة تجري فيها مياه حياة تلك المزارع، قد قطَّعت تلك السجادة إلى قطع غريبة الأشكال والمساحات.

(وسراقودا) هذه عبـارة عن مدينة صغيرة انتشرت حـولها قرىً قد فـرَّق بينها شـارع طـويل ذو عرض لافت للنظـر قـد توشح بأرقـامٍ إفرنجية على طرفيه وخط طويل متقطعٍ في وسطه، الناظر إليه يقسم بالله صادقاً أنه مطار.

انعكست أشعـة شمـس الصبـاح الـذهبيـة عن زجـاج خـوذة القبطـان مسعود بينما هـو يحاول تثبيتهـا على رأسـه وهو في مقصـورة غرفة القيـادة في طائرته الفرنسيـة الصنع من نوع ميراج[2]، وقد أدار محركها النفـاث استعداداً للانطـلاق لبدء طيران تدريبي اعتـاد عليه بين يومٍ وآخر.

كانت تساور مسعوداً شكوكٌ حول التقـرير الذي كان قد سجله قبطان آخـر في اليوم السابق حـول محرك الطائرة من أنَّ فيه عـلامات اهتزاز العمود المحوري للمحرك النفـاث، الأمر الذي أقلقه، ولكن

(١) مدينة في باكستان تبعد نحواً من ١٣٠ كم جنوب إسلام آباد التي تقع شمالاً.
(٢) كلمة أجنبية تعني (سراب).

بعـد فحص الـرجل الفني لها أقنعـه بأن الاهتـزاز المحـوري مـا زال مـوجـوداً ولكن ضمن حـدود السـلامـة، بمعنى أنـه لا بأس من الطيران بتلك الطـائرة، نعم لا بـأس من الطيران بها، ولكن الحذر والحيطة ومـراقبة مـؤشر عداد مـراقبة الاهتـزاز سَيُعطىٰ اهتمامـاً أكثر هذه المرة.

وبعد أن تأكد مسعود من إغلاق غطاء الطائرة الزجاجي لمقصورة القيـادة تحرك بها متجهاً إلى بداية المدرج للإقلاع. وبينما هو في سيره البطيء كـان يراقب أجهـزة الطائرة مـرة بعد مـرة ويركـز انتباهـه إلى عداد الاهتزاز ذاك.

ـ يبدو أن الأمـور تسير بهدوء ولا شيء يلفت النظر. . . (يحدث نفسه).

وعندمـا وصلت الطائرة إلى بـداية المدرج دفع مقـابض الدفع إلى الأمام ــ وهو يقـول: بسم الله ـ التـي أشعلت نار قـوة الانطلاق في داخل المحرك النفاث، الأمر الذي جعل طائرنا الحديدي يزأر بأعلى صوتـه مزمجراً وكأنـه نمرٌ يـريد الانقضاض على فـريسة فـلا تراه إلاّ مكشراً عن أنيابـه، وهو يعدو إليها، وقـد برزت مخالبه وعلا صـوته المخيف. . .

سبحان الله إنها مرحلة إقلاع طائرة حربية نفاثة.

ملأ هـدير طـائرة قبطاننـا مسعود سماء المطار وأرضـه، بل حتى أطراف المزارع المجـاورة الذين اعتـادوا على هذا الصـوت منذ سنين عديدة، لقد اعتاد المزارعون على أصوات الطائرات المزعجة وأشكالها

التي يخلطـون بينهـا وبين نسـور الفضـاء في بعض الأحيـان، كما اعتـادوا على مـرورهـا فـوق رؤوسهم وعلى ارتفـاع بسيط في بعض الأحيان لإلقاء تحية أو لمزاح ثقيل.

بـالـرغم من كل ذلـك إلا أنـه كـان كل منهم يُكنُّ لـلآخـر وداً واحتراماً على الـرغم من شاسع البون بين ثقافتهم التقنيـة، فكلاهما على ثغـرٍ من ثغـور الحياة المهم، فهـذا يـزرع ليأكل الجميعُ، وهـذا يطير ليحمي البلاد والعباد من تقلبات الزمان، وهذا يستعمل الآلة البـدائية البسيطـة التي لا تعمل إلا بقـوة العضل. وهذا يكفيـه من ضنك العمل تحريك أطـراف أناملـه ليحرك آلات تـزن عدة أطنـان ليس على الأرض فقط بل في سماء الله الواسعة.

ويقـول العارفـون إن المزارعين أكثر النـاس قربـاً من الله؛ وذلك لأنهم ينظرون إلى السماء دائماً ويسألـون الله الرحمة فحـري بنا أن نكن لهم كل احترام وتقدير ونفعل مثلهم.

انطلق أيها الصياد[١]... كلمةٌ اعتـاد مسعود أن يسمعهـا قبل انطلاقـه بالطائرة تعني السماح له بـالطيران في سماء ذلك المطار، ثم ها هـو مسعود وقد فتح أبـواب مصاريع نيران محرك طائرتـه النفاث لينطلق بها بسرعـة حتى إذا مـا ارتفعت عـن الأرض وبـدأت في الدوران حول المطـار أخذ مؤشر عداد الاهتـزاز للمحرك النفاث[٢] يزداد... ثم يزداد... ثم يتجاوز الخط الأحمر... ثم يزداد...

---

(١) انطلق أيها الصياد أو أيها الصقر أو البرق أو غير ذلك من المصطلحات تستعمل في المخاطبة بين الطيارين الحربيين وبرج المراقبة.
(٢) جهاز بالطائرة يعرف باسم مختصر (V. I . B).

كل ذلك حصل في ثوان متلاحقة سريعة ، فطار صواب مسعود لهذه المفاجأة السريعة التي لا تمكن صاحبها من أخذ رد الفعل . . . ونحن نقول ماذا عساه أن يفعل وهل ستنفجر الطائرة به؟

بدأت الطائرة تهتز وبدأ عمود القيادة يهتز في يد مسعود ويزداد اهتزازاً .

حاول مسعود أن يحافظ على رباطة جأشه وهو متشنج الأعصاب ، فلم يذكر من الدعاء إلا . . . يا الله . . . يا الله . . . يا الله . وبينما هو كذلك أخذ يخفف من قوة دفع المحرك لعل ذلك يخفف من شدة الاهتزاز الذي أخذ بأجزاء الطائرة كلها وينذر بخطر قريب .

نعم لقد خف الاهتزاز . . . الحمد لله ، الحمد لله . . .

نعم لقد خف الاهتزاز وها هو مسعود يدور بالطائرة باتجاه المطار ناوياً النزول قبل أن تتفاقم المشكلة ويحدث ما لا تُحمد عُقْباه .

استطاع القبطان مسعود أن يدور بالطائرة وهو على ارتفاع ٢٠٠٠ قدم فوق المزارع ويتجه إلى المطار بالرغم من الاهتزاز الذي حصل له ولكن بدأت أصوات غريبة تصدر من محرك الطائرة وأخذت الأصوات تعلو وتعلو، ومسعود ينتابه القلق وهو يرى المطار القريب أمامه ولكن هل يصل إليه؟

يُودّ كل أحد منا أن يكون الجواب نعم ؛ لأن الإنسان المسلم لا يتحمل أن يرى أخاً له مسلماً في مأزق ولا يهب لإنقاذه ولا حتى

يدعو له .

زادت الاصوات حدةً ثم سمع مسعود أصوات حديد يتكسر ويتفتت . . . ماذا . . . يتفتت!

ــ المطار قريب أمامي يا الله . . . أريد الوصول . . . المحرك النفاث يتفتت ويرمي بشظاياه في السماء . . . هل هي بداية إلى نهاية؟ .

لقد خرج العمود المحوري في داخل المحرك النفاث عن مجاله الأساسي مما جعل أطراف ريش المحرك الفولاذية تنحت وتأكل أطراف غطاء المحرك المعدني، وأخذت تتكسر إلى قطع صغيرة تتطاير في كل اتجاه ويطحن بعضها بعضاً .

ارتفاع الطائرة يقارب الألف قدم الآن ، وبعدها عن المطار نحواً من ٦ كم ، وسرعتها في تباطؤ ومحركها يتحطم من الداخل وقد تنفجر الطائرة في أية لحظة . .

كلها عوامل لا تبشر بخير ولا تنذر بفرج قريب .

وفجأةً يسكن الصوت تماماً . . . ماذا حصل؟

هل سكن الاهتزاز وزال تفتت المحرك من داخله؟

أو هل صلُح المحرك للطيران مرةً أخرى؟

كلا ، لا ذا ولا ذاك . ولكن قد انطفأ المحرك النفاث عن العمل تماماً .

لقد انطفأ المحرك عن العمل ! ! !

إن هذه الجملة تعني عند الطيارين شيئاً عظيماً إن توقف المحرك

عن العمل يعني تـوقف القلب عن العمل في جسم الإنسان الـذي يعني تـوقف الحياة، أي أن الطـائرة الآن قد مـاتت وهي في الجو ولم يبق لوصـولها إلى الأرض إلا المسافة التي يقطعها مـؤشر عداد الثواني في ساعة مقصورة غرفة القيادة.

إنها حياة قصيرة جدّاً جدّاً.

كـان برج المراقبـة على اتصال دائم بمسعـود وقـد علم بالمشكلـة التي واجهتـه، وهو يتـابعه الآن بمنظـاره المقـرب وقد أبـرق واتصل بفـرق الإنقاذ وسيـارات الإسعـاف وإدارة المطـار العسكريـة وتحرك الجميع بسرعـة إلى سيـــاراتهم يتـدافعـون، ولكنهـم كلهم وقفـوا في أماكنهم عاجزين ينتظرون النهاية المرتقبة.

وهنا بدأ النداء:

ـ اقفز يا صياد من الطائرة... (نداء من برج المراقبة).

ـــ نعـــم هذا الحل الأخير لقـد تـوقف المحـرك عن العمل مـاذا عساني أفعل؟ (يقول مسعود في نفسه).

ويستمر النداء المتواصل من برج المراقبة:

ـ اقفز يا صياد من الطائرة...

ـ اقفز يا صياد من الطائرة...

ولكن لا جواب من الطائرة التي تقترب بسرعة إلى الأرض.

ـ اقفز يا صياد من الطائرة...

لم يبق وقت لـلارتطـام بـــالأرض إلا عشر ثـوان، ولكن مـا بـال مسعود لم يقفز من الطائرة؟!

ـ اقفز يا صياد من الطائرة. . .

بدأت الطـائرة تقترب بسرعة وهي تتأرجح بعنف ولكن إلى أرض خلف المطار تبعـد عنه بـ ٤ كم إذ إنها قد قطعت الأمل في الـوصول إليه.

سحب مسعـود عتلة القفـز بالكـرسي من الطـائرة بعد أن جهـز نفسـه لـذلك ولكن الجهـاز الـدافع لم يعمل ثم سحب العتلـة مـرةً أخرى لتدفعه خارج الطائرة ولكنه لم يعمل ولم يدفعه. . .

ـ اقفز يا صياد من الطائرة. . .

بقي خمس ثوان.

ماذا يفعل مسعود لقد باءت محاولاته بالفشل.

ـ اقفز يا صياد من الطائرة. . .

بقي ٤ ثوان.

ـ نعم، نعم بقي حـل واحد. . . حـل واحـد سينجح إن شـاء الله وهو فتح النافذة والقفز منها، إذ لم يبق إلاّ هذا الحل. . .

ـ اقفز يا صياد من الطائرة. . .

بقي ثلاث ثوان.

أمسك مسعود مقبض النـافذة بقوة وسحبه بشـدة! . . ولكنها لم تنفتح! ثم سحبه بشدة، ولكنها لم تنفتح!!!!

ـ اقفز يا صياد من الطائرة. . .

بقيت ثانيتان.

عاد مسعـود إلى مقود قيادة الطائرة ليتحكم بها ولكن مـاذا عساه

أن يفعل لقد جرب كل المحاولات فباءت بالفشل.

ـ لا حول ولا قوة الا بالله . . .

ـ إنا لله و إنا اليه راجعون . . .

ـ اقفز يا صياد من الطائرة . . .

ـ بقيت ثانية واحدة.

إن الأمر ليزداد شدة وصعوبة لقد بدأت الطائرة في الاهتزاز العنيف، ثم تطور الاهتزاز إلى أصوات عالية في المحرك مع زيادة الاهتزاز في الطائرة كلها، ثم انطفأ المحرك عن الدفع تماماً مع تسرب للوقود إلى داخل المحرك الساخن جدّاً والذي ينذر باشتعال نار، والهرب من النار أمر مطلوب وعلى هذا فلقد حاول القبطان أن يستعمل الكرسي القافز العمودي من الطائرة ولكنه لم يعمل أيضاً، فكانت المحاولة الأخيرة وهي النافذة الأمامية والقفز منها ولكنها أيضاً لم تنفتح . . .

أحداث متلاحقة في وقت قصير والموقف جد حرج فمسعودٌ الآن محبوس في غرفة حديدية هاوية من السماء إلى الأرض وعلى وشك الانفجار.

ثم ها هي الطائرة تتأرجح بالقبطان مسعود وهي تهوي إلى الأرض مسرعة حتى قابلتها شجرة في تلك المزرعة فاصطدمت بها بقوة جعلت جناحها الأيمن ينفصل عنها بعيداً وبسبب سرعتها فإنها أكملت زحفها على الأرض حتى قابلتها شجرةٌ أخرى معترضة فاصطدمت بها بقوة ففصلت جناحها الأيسر مما جعلها تنكفئ على

الجانب الأيسر وتواصل زحفهـا حتى اعترضتها شجرة ثالثـة قسمتها إلى جزئين الجزء الخلفي من الطائرة الذي تدحـرج بعيـــداً والقسـم الأمامي الذي يشكـــل مقصـــورة القيـــادة حيـــث كان القبطـان مسعود فيها محبوساً .

* * *

كان جو المزرعة يومئ بالهدوء والراحة والدعة وخاصة أنه كان الكل منهمكاً في عمله، ولم يدر في بال هؤلاء الفلاحين أن كارثةً ستحدث في مزرعتهم يومًا ما؛ لأنهم لم يتعودوا التعامل مع الآلات الحديثة الخطرة، وفجأةً صرخ فلاحٌ كان يعمل في المزرعة بسبب شظية أصابته قد طارت نتيجة ارتطام الطائرة بالشجرة فخر على الأرض صريعاً.

خرَّ الفلاح على الأرض صريعاً في الوقت الذي كانت الطائرة تتقطع أجزاؤها بين الأشجار فأذهل ذلك المنظر الفلاحين الذين فرّ بعضهم هارباً من الشظايا المتطايرة بينما أقبل بعضهم يجري إلى مقصورة القيادة التي زحفت بعيداً عن بقية جسمها الذي سرعان ما انفجر انفجاراً مروعاً ومدوياً اهتزّت له أرجاء المزارع هناك مخلفاً ناراً عظيمة، تطايرت شظاياه في أنحاء المزرعة فأحرقت ما حولها من مزروعات وحزم قصب السكر التي كانت معدة للتصدير.

تدافعت سيارات الإسعاف والمطافئ إلى مكان سقوط الطائرة كما وصل الخبر المؤسف إلى أخِ القبطان مسعود الذي يعمل موظفاً في إحدى الشركات في مدينة لاهور[1] الذي لم يخبر والديه، بل استقل

---

(١) لاهور: تسمى مدينة العلم، تقع في شمال باكستان إلى الجنوب الشرقي من إسلام آباد قرابة ٥٢ دقيقة بالطائرة النفاثة من إسلام آباد.

قطاراً من مـدينة لاهور إلى مدينـة سراقودا حيث ذهب إلى المستشفى الخاص بالعسكـريين وعندما وصل هناك فـوجئ بأن أخاه لم يمت، بـل هو في قسم العناية المركزة، فحمد الله حمداً كثيراً على ذلك.

وبعد أسابيع قليلة كـان القبطان مسعود يتمشى في مزارع قصب السكر التي حصل فيهـا حادث الطائرة بعد أن شكـر تلك العجوز التي كانت سبباً في إنقاذه من الموت. . . وذلك أنـه عندما اصطدم جسم الطـائرة في الشجـرة الثـالثة التي قسمتهـا إلى جـزئين: جـزء تدحـرج بعيداً وانفجـر مخلفاً ناراً عظيمـة، وجزء شـاء الله أن يكون مقصورة القبطـان المحبوس فيها والتـي تكسر الزجاج العلـوي فيها وزحفت على جهتها اليسرى، رأت ذلك المنظر تلك فلاحة قاربت السبعين من العمر كانت تراقب هـوي ثم تحطم الطائرة. . . كانت تراقب ذلك المنظـر الذي أوقفها عـن عملها المعتاد اليـومي فتوقفت عن قطع سيقان قصب السكر بمنجلها الحديـدي وما كان منها إلا أن جرت مسرعةً إلى مقصورة القيادة تدفعها العناية الإلهية ورحمة رب العـالمين وعاطفـة الأمومـة التي تحنو على أطفـالها وتخاف عليهم من أدنى أذى.

جرت الأم التي ناهزت السبعين من عمرها يدفعها الحنان والرحمة وما أن وصلت حتى رأت قبطـاننا مسعود وهو في حالـة يرثى لها من الألم وقـد انكفأت الطـائرة على جـانبهـا الأيسر والقبطـان مسعـود مشدود بأحزمة كرسي الطائرة لا يستطيـع حراكاً ولا فكاكاً وقد تمزق جزء من سترتـه وأصيبت يده اليسرى وسـالت الدماء منهـا، وما إن

رأى تلك المرأة المسنة حتى صاح بها:

ابتعدي قبل أن تنفجر الطائرة... ابتعدي قبل أن تنفجر الطائرة...

لم تعر الأم اهتماماً لصراخ مسعود وأقبلت إليه تمد يديها تريد إخراجه من الطائرة، وهي تقول:

سأخرجك إن شاء الله..

وصاح بها القبطان مسعود:

ابتعدي قبل أن تنفجر الطائرة... ابتعدي... ابتعدي...

ولكن إصرار الأم على إخراج ابنها من الطائرة لا يحول دونه إلا دفع حياتها وها هي تشده محاولة إخراجه... عندها صاح مسعود:

اقطعي الأحزمة بالمنجل... اقطعي الأحزمة بالمنجل...

انتبهت الأم إلى منجلها ورفيق عمرها وساعدها الأيمن الحديدي فما كان منها إلا أن هوت به على الأحزمة تقطعها.. وكأن هذا الشيء الذي كان يحتاجه مسعود في طائرته الإلكترونية الحربية.

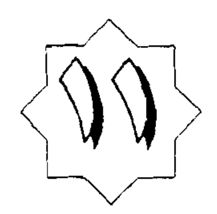
وخلال دقائق قليلة كان مسعود يمشي ويكبو وهو متكئ على كتف تلك المرأة، ودماؤه تسيل حتى إذا ما ابتعد مسافة لا بأس بها خَرَّ إلى الأرض مغشياً عليه لم يفق من إغماءته إلا وهو على سريره الأبيض في المستشفى.

تحوّل مسعودٌ بعد هذا الحادث إلى وظيفة أرضية، ثم واصل دراسةً جامعية في أمريكا، وعمل فيها فترة، ثم هو الآن يعمل

مدرباً أرضيّاً في مركز السلامة التابع للخطوط الجوية السعودية.

فهل نتأمل بعـــد ذلك صـــورة مسعـود وهـــو يحاول الخروج من مقصـورة القيادة التي حبس فيهـا، أو صورة الأم التي كـانت تحاول إخـراج مـسـعـود الجـريح من الطائرة المحطمـة، أو نتـأمل أثر العناية الإلهية التي سـاقت ذلك المنجل الحديدي لأن يفك أسر طيـار مقيد بأحزمـة كرسيـه . . . إنها العناية الإلهيـة التي يقف الإنسان عنـدها حائراً متأملاً، إنها سعة رحمة رب العالمين الذي خلق كل شيء بقدر ووضع لكلٍّ شيء أجلاً مسمى.

والعنـاية الإلهيـة لا تُرى فقط في المواقف الحرجـة، بل إن العنايـة الإلهية تبرز صـورها في أشيـاء كثيرة للمتأمل في قدرة الله سبحـانه في تدبيره لأمـور عباده كلهم، وشـؤون مخلوقـاته كلهـا في وقت واحد، سبحانه جلت قدرته الذي لا تأخذه سنة ولا نوم.



طفل يختنق

كابتن سعود السبيعي

القاهرة - مصر

ما أجمل أن يـؤديَ الإنسان خـدمة إنسـانية لغيره يبتغـي فيها وجـه اللـه ولا ينتظر إطراءً من أحد، والأجمل من ذلك أن تتاح لك الفرصة وليس لغيرك بالقيام بتقديم هذه الخدمة . .

وقصتنا هذه تدور أحداثهـا فوق البحر الأحمر على ارتفاع ٣٥ ألف قدم قريباً من صحراء سيناء . . .

-الهاتف معطل منذ يومين ولا بد من دفـع مستحقاته ، فأنا بالكاد أجد وقتاً لدفع الفواتير وقضـاء أمور البيت وزيـارة الأرحـام . .

(يتمتم أبو عبد الرحمن بذلك وهو يدير مفتاح تشغيل السيارة) .

وينطلق أبـو عبد الـرحمن ويدفع تكـاليف الفـاتورة ثم يعـود إلى البيت ليجـد أن حـرارة الهاتف قد سبقته فها هو جرس الهاتف يدق .

ـ أبا عبد الرحمن . . مكالمة هاتفية لك .

إنها استدعـاء لأبي عبد الـرحمن من المطار لكي يطير بـالطائرة إلى مطـار «إسطنبول» في تـركيـا في اليوم التـالي في الصباح الباكر من مطار جدة ويعود إليها في نفس اليوم مساءً .

(إن هذا الشهر كثير العمـل والرحلات فحركـة المصطافين وسفر المدرسين كثيرة هذه السنة، الأمر الذي جعل القبطان «أبو عبدالـرحمن» يغيب كثيراً عن بيته ولم يجد متسعاً من الـوقت لدفع فـاتورة الهاتف لكنـه مـا أن دفعها حتـى جاءتـه مكـالمة هاتفيـة عاجلة بالعودة إلى العمل) .

القبطان أبو عبـد الرحمن يمتاز بالكـرم والشهامة وحسن الجوار، شخـص محب متعاون مع الناس لذا فإنه لا غرابة أن يكون من الأوائل الذين ارتقوا على طائرة (الجامبو ٧٤٧) .

شعره يميل إلى الرمادي رغم صغر سنه، وحيوية الشباب تتدفق من عينيه عندما يخاطبك في أمر ذي بال .

له ابتسامة خفيفة يمتاز بها بين أقرانه ووجه خليجي بشوش .

بجـانب نـافـذة الطـائرة المطلة عـلى الجناح الأيمـن كـان الزوجان السعيدان قد أسندا ظهريهما إلى مقعديهما وقد تركا لابنهما الصغير الوحيد (عصام) حرية اللعب والقفز فوق الكرسي الذي بينهما، لقد كان لطيفاً جداً فعلاً وما أجمل تلك الغمازتين اللتين على وجنتيه عندما يبتسم للمسافرين الذين حوله وبخاصة لمن جلسوا خلف مقعدي والديه يلوح لهم بالسلام، ما ألطف الأطفال عندما يكونون في السنة الرابعة من العمر.

لقد كان هناك أكثر من طفل وأكثر من صغير في تلك الطائرة ذلك اليوم ولكن صغيرنا هذا يبدو أنه قد تجاوز حدود والديه في توزيع البسمات واللعب وكأنه قد أخذ تصريحاً منهما بحرية الإزعاج في ذلك اليوم الذي كان عيداً لهما إذ كان يخططان له منذ وقت بعيد.

ما أجمل الإجازة بعد العمل..

وما أجمل السياحة بعد الملل..

انطلقت طائرة (الجامبو ٧٤٧) من مطار جدة متجهة إلى تركيا في صباح يوم الأحد وعلى متنها ما يقارب ٣٥٠ راكباً، وكان يمسك بزمامها القبطان أبو عبد الرحمن. وما إن صعدت الطائرة إلى ارتفاع ٣٥ ألف قدم حتى أُطفئت إشارة ربط الأحزمة وبدأ المضيفون في عملهم الاعتيادي في خدمة الركاب والعمل على راحتهم.

ماذا تريدان أن تشربا أيها الشابان؟ . . (قالها القبطان أبو عبد الرحمن وهو يضغط على زر استدعاء المضيف ملتفتاً إلى مساعده أيمن والمهندس الجوي صالح).

قال المساعد . . أفضل الشاي بالنعناع .

وقال المهندس الجوي . . وأنا كذلك .

استجابة لنداء القبطان . . دق باب غرفة القيادة شاب ذو لحية خفيفة ممتلئ الجسم يرتدي قميصاً أبيض وبنطالاً أسود، وعلى كتفه علامة تدل على رتبته . . (إنه المضيف المسؤول عن العناية بغرفة القيادة)، وقال محيياً الجميع :

السلام عليكم يا شباب، أية خدمة؟

سجَّل المضيف الطلبات ليعود بعد قليل بالمشروبات المطلوبة، أما القبطان أبو عبدالرحمن فيحب الشاي مع الحليب مع قليل من السكر، وأما مساعده أيمن فيحب الشاي مع النعناع المدني وكذلك المهندس الجوي .

في هذا الوقت كانت الطائرة تطير بسرعة تقارب ال ٩٠٠ كيلو متر/ ساعة ودرجة الحرارة الخارجية ٤٥ درجة تحت الصفر، ومسار الطائرة يتجه إلى الشمال الغربي محاذياً ساحل البحر الأحمر الشرقي على طوله إلى أن يبلغ خليج العقبة ثم يكمل طريقه محاذياً صحراء سيناء من الجهة الغربية، ثم عبر البحر الأبيض المتوسط فوق جزيرة قبرص ثم

شمالاً إلى تركيا.

كان الجو هادئاً وكل شيء يسير بنظام والقبطان أبو عبد الرحمن يُقلِّبُ في الخريطة الجوية التي معه ويتابع خط الرحلة، وأما مساعده فينظر من خلال النافذة وهو مستند إلى كرسيه متأملاً جبالاً عاليةً هائلةً من الغيوم متناثرة هنا وهناك.. وينظر إلى ساعة الطائرة بين حين وآخر ليتأكد من ساعة الوصول.

ولم يكن المهندس الجوي «الرجل الحيوي الثالث» القابع خلفهما أقل اهتماماً منهما بأمر الرحلة، وهو يراقب عشرات العدادات التي أمامه ويسترق النظر إلى ساعة يده فهو يمني نفسه منذ البارحة بالحلوى التركية المخلوطة بالفستق والنارجيل.

في مقصورة الركاب كان عصام الصغير يعبر فعلاً بطريقته الطفولية عن فرحه وفرح والديه أيضاً فقد كان يقفز ويدسُّ يديه في جيبيه الصغيرين ليخرج ما بها من حلوى يمصها وهو يتأرجح يميناً وشمالاً.

وبينما هو كذلك إذ اختلت قفزاته إلى الوراء فسقط بين والديه الذين كانا منسجمين في الاستمتاع بشرب العصير المثلج، فأدى ذلك السقوط إلى انسكاب شيء من الشراب على ثيابهما.

حوقل الأب متذمراً وهو يمسك كأس العصير كي لا يندلق بقيته على ثوبه ومد يده الأخرى يريد انتزاع الصغير من سقطته.

وفجأة رمى الأب بكأس العصير من يده ومد يديه إلى ابنه الذي أرعبه فيه جحوظ عينيه وانفتاح فمه وصوت شهيقه المكتوم.

ويهتف الأب وتصرخ الأم:

عصام . . . ياولد . . . الحق الولد . . .

صرخت الأم بصوت شدَّ لها الانتباه من كل أرجاء الطائرة فترك المضيفون القريبون منهم ما بيدهم وأسرعوا إليهما.

- ماذا حصل؟ ماذا حدث؟ ما المشكلة؟

رأى الناس الأب وهو يقلب ابنه رأساً على عقب ويضربه عدة ضربات على ظهره محاولاً إنقاذ ابنه الذي خارت عزيمته وصار مشرئب العنق وهو يحاول بأصابع يديه الصغيرة التشبث بأبيه فلعله يحصل منه على نسمات هواء قليله تطيل فيه رمق الحياة.

نحن لا نعتقد أنَّ عصاماً الصغير كان يتوقع ما حصل له وهذا حال كل الأطفال الذين هم في سنه لذا نحن نؤمن دائماً بعناية الواحد الأحد ومراقبته لأضعف عباده وأصغرهم وحمايته لهم.

ارتبك المسافرون المحيطون لما يرون من محاولات يائسة من الأب في إنقاذ ابنه، وزادهم حزناً وشفقة بكاء الأم التي لم تستطع أن تفعل شيئاً.

تداعى بعض المضيفين من أرجاء الطائرة لحل المشكلة.. فمنهم من قام باستدعاء طبيب عن طريق مكبر الصوت بنداء موجه للمسافرين.. ومنهم من حاول أن يساعد الأب بحل تلك الأزمة ولكن دون جدوى.

وجاء رئيس المضيفين بسرعة إلى مكان المشكلة بعد أن بلغه الخبر.

سأل رئيس المضيفين الأب: ما المشكلة؟!

فأجابه الأب وقد أخذته الرجفة: الولد بلع «رُبْع» ريال!!

أسرع رئيس المضيفين إلى القبطان فقد آن الأوان لإخباره لأن جميع المحاولات في حل تلك المشكلة قد باءت بالفشل!

الجو هادئ في غرفة القيادة والأمور تسير على ما يرام والحمد لله.. وفجأة يأتي رئيس المضيفين وقد بدا عليه الاضطراب ويدخل من باب غرفة القيادة ليعلم القبطان أبا عبد الرحمن أن هناك طفلاً صغيراً يعاني من حالة اختناق!

ترك القبطان أبو عبد الرحمن الخريطة الجوية التي كان يُقلِّب فيها، كما استدار مساعده أيمن إلى رئيس المضيفين، وانقطعت أحلام المهندس الجوي في تخيل الحلوى التركية.

القبطان: ألا يوجد طبيب على الطائرة ؟! .

رئيس المضيفين: لقد أعلنا في مكبر الصوت عن حاجتنا إلى طبيب فلم يستجب لنا أحد.

القبطان: هل حاولتم بكل الطرق؟! .

رئيس المضيفين: نعم ولكن دون فائدة.

القبطان أبو عبد الرحمن: أعطوه زيادة من الأكسجين عن طريق القناع ريثما نجد حلاً للمشكلة. وفجأة دخل أبو الصبي غرفة القيادة وهو يرتجف من ضعف الحيلة والقلق حاملاً فلذة كبده بين يديه وقد أخرسه هول الموقف وشدة الصدمة، وتنحى رئيس المضيفين جانباً ليؤكد قوله بأن أعطى مجالاً للقبطان أبي عبد الرحمن أن يرى مشهد ذلك الأب وهو يحمل ابنه، وكان الموقف صعباً حقاً!

أب مكفهر الوجه واجمٌ يحمل ابنه بين يديه وقد ازْرَقَّ منه الوجه لقلة الأكسجين في دمه وتهدلت يداه كما غارت عيناه الصغيرتان اللتان قد تحررت منهما دمعتان صغيرتان من ألم المعاناة الشديدة التي مرَّ بها ذلك الصبي، وهو الآن يسلم نفسه إلى أبيه وقد خارت منه القوى.

[.. بإمكانك أخي القارئ أن تضع نفسك مكان أي فرد من أفراد الطائرة].

كن: أبا الطفل.

أو . . كن: القبطان.

أو كن: أي مسافر آخر على متن الطائرة، وبين يديك طفل يختنق في طائرة معلقة في السماء على ارتفاع ٣٥ ألف قدم وقد باءت جميع المحاولات بالفشل والجميع ينتظر رحمة رب العالمين!!

إنها لحظات تعود فيها النفوس إلى بارئها، وتعود القلوب إلى صانعها. . إنها لحظات الصدق مع النفس والصدق مع الرب . . . ولذلك كان من عدل ورحمة الرحمن الرحيم أن يجيب المضطر إذا دعاه. . . لأن المضطر عادة يدعو بصدق. . وكثيرٌ من الناس يحرم نفسه من إجابة الدعاء بعدم صدقه مع ربه!!!

قال تعالى﴿ **أَمَّن يُجِيبُ الْمُضْطَرَّ إِذَا دَعَاهُ وَيَكْشِفُ السُّوءَ وَيَجْعَلُكُمْ خُلَفَاءَ الأَرْضِ أَإِلَٰهٌ مَّعَ اللَّهِ قَلِيلاً مَّا تَذَكَّرُونَ** ﴾ [النمل: ٦٢]

أثار ذلك المنظر في نفس القبطان أبي عبد الرحمن ذكريات حادة في نفسه كانت قد حصلت له قبل ثلاثة أشهر، ولكنه سرعان ما قرر القرار الحاسم في تلك المشكلة. . . قائلاً:

«ارجعوا إلى أماكنكم. . سننزل في مطار القاهرة فهو أقرب مطار لنا الآن»!

قال القبطان أبو عبد الرحمن ذلك وبدأ بإصدار أوامره إلى

بقية أفراد الطاقم:

يا أيمن.. أخبر مسؤولِ مرور القاهرة الجوي أننا سننزل في مطار القاهرة الآن للحالة الطارئة تلك. كما التفت إلى المهندس الجوي قائلاً: أخبر المسؤولين في مكتب العمليات الجوية في مطار القاهرة بوقت وصولنا والاستعداد لاستقبالنا بسيارة إسعاف وطبيب.. واشْرَحْ لهم الحالة التي نحن بها.

وقاد رئيس المضيفين الأب المبتلى إلى مقعده بجوار الأم البائسة.

صدرت الأوامر وتوزعت المهمات وبدأ كلٌ يعمل في جهته.

عاد الأب المسكين إلى مكانه وهو يلوم نفسه على إهماله: «لقد كنت أنا السبب.. يا الله سامحني... أنا الذي أعطيته قطع النقود ليلعب بها لكي أهدئ من عبثه بين المسافرين وإزعاجهم، ولكني لم أكن أتصور أنه سيبتلعها فهذه أول مرة تحصل»!....

أما الأم فكانت غارقة في دموعها وهي تمسك بالصبي وتقلِّبه يميناً وشمالاً وهو في أحضان أبيه وهي تقول له: افعل شيئاً الولد يموت»...

«كفى بالصمت جواباً من الأب لكِ أيتها الأم فالأب غارقٌ في أحزانه».

المضيفون أخذوا أماكنهم وهم مشفقون لحال ذلكما الأبوين ولكن ليس من حيلة. وبينما كان المهندس الجوي

يقوم باتصالاته مع مكتب العمليات الجوية. كان المساعد أيمن قد حصل على إذن بالنزول في مطار القاهرة، حيث إنه -نظراً لحالتهم الطارئة- فقد أعطوا الأولوية في الهبوط.

كان القبطان أبو عبد الرحمن ممسكاً بزمام الطائرة وهو يقودها إلى النزول من ارتفاع ٣٥ ألف قدم عبر الغيوم القليلة وقد انعطف بالطائرة يساراً، وكان المهندس الجوي يعمل بجد ونشاط على لوحة العدادات التي أمامه ليعدها للهبوط فأجهزة الضغط يجب أن تغير من الضغط داخل الطائرة شيئاً فشيئاً، وكذلك كمية دفع الهواء اللازمة عبر المكيفات، كما أنه لم ينسَ ملاحظة العدادات التي أمام القبطان أبي عبد الرحمن والتي تُعنى بقوة دفع المحركات عندما قال المهندس- وهو يعيد قراءته على عدادات الوقود وكمياتها المستهلكة- : قبطان... إن وزننا عند الهبوط سيكون أكثر من الوزن الأقصى بـ ١٠ أطنان.

القبطان أبو عبد الرحمن- وهو ينظر إلى لوحة عدادات الوزن والوقود التي أمام صالح- : إذاً يجب علينا أن نتخلص من ١٠ أطنان من الوقود.

المهندس الجوي- يهز رأسه موافقاً- : صدقت.

القبطان أبو عبدالرحمن- ملتفتاً إلى مساعده أيمن- : اطلب من مدير حركة المرور مساراً غير المسارات الجوية لكي نلقي بـ ١٠ أطنان من الوقود في الهواء.

وبعد أن أخذ مساعد الطيار تصريحاً بالانحراف عن مجال الطائرات الأخرى لطرد الوقود خارج الطائرة، اتخذت الطائرة مساراً بعيداً عن الطرق الجوية المعتادة وهي متجهة إلى مطار القاهرة وبدأت تلقي بالوقود خارج خزانات الأجنحة عبر الصمامات الخاصة بذلك.

(بإمكانك أن تتصور ذلك المنظر . . . شريطان طويلان أبيضان من الوقود يمتدان من خلف جناحي الطائرة العملاقة يخرجان من فتحتين خاصتين في طرف كل جناح ليُكوِّنا بحيرة من الوقود وزنها ١٠ أطنان . . كل ذلك لإنقاذَ ذلك الطفل المسكين).

وبينما كانت الطائرة العملاقة تسبح نازلة في الهواء كحوت ضخم هابط من السماء كانت تدور في صدر قبطاننا أبي عبد الرحمن ذكريات لها أثرٌ في نفسه فمنظر ذلك الصبي الصغير وعيناه الدامعتان قد حرك فيه حنان الأبوة وشعر بما يشعر به كل أب يرى فلذة كبده تذوي أمامه كشعلة شمعة تخبت شيئاً فشيئاً . . فقبل ثلاثة أشهر كان القبطان أبو عبدالرحمن قد فقد ابنه في حادث سيارة عندما كان في مدينة «لندن» لقضاء إجازته السنوية، ولكنه والحمد لله يشكر الله ويصبر كلما تذكر الأحاديث التي وردت عن المصطفى صلوات الله وسلامه عليه في فضل الصبر عند فقد الأبناء التي منها:

* عن أبي هريرة رضي الله عنه عن النبي صلى الله عليه وآله وسلم قال:

«ما يصيب المسلم من نصب ولا وصب ولا هم ولا حزن ولا أذى ولا غم حتى الشوكة يشاكها إلاّ كفَّر الله بها من خطاياه».

متفق عليه.

* وعن أنس رضي الله عنه قال: قال رسول الله صلى الله عليه وآله وسلم:

«إن عظم الجزاء من عظم البلاء، وإن الله تعالى إذا أحب قوماً ابتلاهم، فمن رضي فله الرضا ومن سخط فله السخط» حديث حسن، رواه الترمذي.

* وعن أبي هريرة رضي الله عنه قال: قال رسول الله صلى الله عليه وآله وسلم:

«مايزال البلاء بالمؤمن والمؤمنة في نفسه وولده وماله حتى يلقى الله تعالى وما عليه خطيئة» حديث حسن صحيح، رواه الترمذي.

* وعن أبي هريرة رضي الله عنه أن رسول الله صلى الله عليه وسلم قال:

«يقول الله تعالى: ما لعبدي المؤمن عندي جزاء إذا قبضت صفيَّه من أهل الدنيا ثم احتسبه إلاّ الجنة» رواه البخاري.

(صفيه: أي حبيبه).

بدأت الطائرة تقترب من الأرض فها هي قد مدت جنيحاتها الخلفية وأنزلت عجلاتها استعداداً للهبوط، والمزارع الخضراء بدت واضحة المعالم ونهر النيل يخترقها متجهاً شمالاً ليصب في البحر الأبيض المتوسط وكذلك الأهرامات الثلاثة بإمكانك ملاحظتها على الجهة الغربية من النهر وخاصة عند الاقتراب من النزول في المدرج رقم ٥ الأيمن.

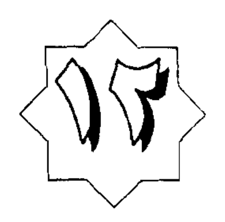
هبطت الطائرة بسلام، والحمد لله - وسارت إلى أن وصلت إلى موقف خاص حيث كانت سيارة الإسعاف جاهزةً بالأطباء والممرضين والمساعدين الذين التفوا حالاً حولها عند توقفها وألصقوا السلم الخارجي بها، وحالما فتح باب الطائرة إذا بالسلّم يرتقيه الإخوة المصريون بسرعة، وبسرعة أنزلوا الصبي إلى سيارة الإسعاف حيث كان الطبيب جاهزاً للكشف عليه.

وبعد ثلاث دقائق فقط كانت قطعة النقود خارج حنجرة الصبي في يد الطبيب الذي أخرجها بملقط طبي.

تهلل الجميع فرحاً بنجاة الصبي الصغير ثم نزل والده مع أخيه ورافقاه إلى المستشفى لإكمال الفحوصات الأخرى اللازمة للتأكد من عدم جرح الحنجرة وتلوثها بالجراثيم.

وبينما كان الأبوان حول ابنهما الذي تمدد فوق سرير المستشفى سعيدين فرحين شاكرين لله نعمة نجاة الولد، كان

القبطان أبو عبد الرحمن لا يقل عنهما سعادةً وهو على ارتفاع ٣٥ ألف قدم مرة أخرى وهو يحاذي الحدود القبرصية فوق البحر المتوسط وقد قدَّم خدمة إنسانية لن ينساها طول عمره ولن ينساها له الأبوان، ولكن هل سيذكرها الصبي؟!! الله أعلم.



مشكلة في الرادار

كابتن انس القوز

الرياض - السعودية

سبحان من علَّم الإنسان ! . . ذلك الإنسان الظلوم الجَهول الذي يعزو كل شيء إلى نفسه وإلى عبقريته وينسى خالقه. فها هو قابيل علّمه الله كيف يدفن أخاه عن طريق غراب ! . . وها هو الإنسان صنع الطائرة مقارنة بالطيور التي تطورت إلى ما هي عليه الآن وهداه الله إلى استخدام الحَمَام الزاجل في إرسال البريد، وكذلك صنع الغواصات التي فكرتها مستوحاة من الأسماك، فهل فكر الإنسان في شكر هذه النعمة أم كان جوابه مثل جواب قارون الذي قال: إنما أوتيته على علمٍ عندي ! ولم يعزو الفضل إلى ربه ؟!

الرادار جهاز مهم في الطائرة . . وهو مختصر كلمة أجنبية طويلة معناها: «جهاز اكتشاف العوائق بواسطة الموجات الصوتية لتفاديها». وفكرة اكتشاف الرادار جاءت من حيوان طائر يدعى الخفاش، الذي لاحظه بعض العلماء وهو يطير في الكهوف المظلمة

دون أن يصطدم بالجدران والنتوءات الصخـرية ، فبحثوا عن السبب فوجدوا بعد تجارب عدة أنه يـرسل من فمه صوتاً عالي التردد لا تسمعه أذن الإنسان حيث ترسم صورة العوائق في دماغه بسبب ارتداد ذلك الصـوت فتتكون لديـه صورةً واضحةً يعـرف منها كيف يشق طريقه !

وجهاز الرادار الذي في الطائرة لـه نفس النظرية تقريباً حيث إنه يتكون من جهاز مُرْسِلٍ للموجات الصوتية العالية التردد وجهازٍ مستقبل ، وجهاز الاستقبال هـذا عبارة عن صحن كبير فيه كثير من النقاط الحساسة التي تترجم الموجات الصوتية المنعكسة من الأشياء التي أمـام الطـائرة إلى نقـاط صغيرة ضـوئيـة على شـاشـة الـرادار الزجـاجية بعد تـرجمتها كهربـائياً بـواسطة الكمبيوتـر. فسبحان من علم الإنسان عن طريق الحيوان !

والرادار له أهميته الكبرى في الطـائرات إذ عن طريقه يستطيع الطيـار أن يعـرف الأشيـاء التي أمـامــه من غيـوم وأمطـار وثلـوج ومطبـات وجبـال وبحار، وكـذلك الطـائرات والعمارات . . وهـو أنواع كثيرة فهناك :

ـ رادارات للطقس .

ـ رادارات للتصوير الجيولوجي والمسح الأرضي .

ـ رادارات لتعريف الطائرات في الحرب .

ـ رادارات لمعرفة السفن وقيعان البحار.

ـ رادارات للتصوير الطبي في المستشفيات .

ـ إلى غير ذلك .

وهـذا الرادار لـه أهميةٌ كُبرى ، حيث إن الطـائرات التي تنقل المسـافرين تُمنع من الطيران في حـالـة تعطله ! وخـاصة في حـالات الطقس الممطـرة والعـواصف الرعـديـة . . فهـو في حقيقته «عيـون الطيار» في الظلام ، ! . . فسبحان من علم الإنسان ما لم يعلم .

وقصتنـا اليوم تـدور أحداثهـا فـوق منطقة وادي الـدواسر في فصل الشتـاء حيث تـوقـع الأمطـار وعـدم تـوقع حصـول عطل للرادار . . .



ما أجمل المطــر وهــو ينـزل على الأرض فيرويها بعـــد عطش طـويل ! . . ومـا أجمل البَرَدَ وهو يتساقط على الأرض فيملؤها لؤلؤاً أبيضاً .

كـان القبطان «أبـو مـالك» مسترخيـاً على كـرسي له في فنـاء المنزل، وهـو يراقب زخـات المطر الخفيف وهي تتسـاقط على أرض حـديقته وقـد بـدت السماء وهي ملبدة بـالغيـوم البيضاء المائلـة إلى اللون الرمادي، الـذي يدل على تشبعها بكمية كبيرة من الماء، ذلك المنظر أثار في نفس «أبي مـالك» ذكرى حادثة حصلت لـه قبل عِدة سنوات في نفس الوقت من السنة تقريباً .

مـازال أبو مـالك يتـذكـر تلك الحادثة بكـل تفاصيلهـا لأنها تجربةٌ ذاتَ فوائد عظيمة في حياته . . .

«رائحـة النعناع قطعت حبل تفكير «أبي مـالك» وهي تفـوح من إبريق الشاي الذي جاء للتوّ محمولاً» .

- إن الشاي يبعث في النفس الدفء وبخاصة إذا خالطه شيء من الزنجبيل «يقولها في نفسه» .

إنها صـورة رائعـة جـداً . . . شتـاءٌ وسماء ذات أمطـار . . . وشاي أحمر رقراق . . في قدحٍ شفافٍ صافي يتصاعد منه البخار.

* * *

أخذ أبو مالك رشفة من الشاي وعاد إلى تذكر تلك الحادثة .. فهو يتذكر يومها أنه هو ومساعده «ماهر» قد عاصرا يوماً عصيباً. ففي ذلك اليوم وفي مطار الرياض اتجه كل من القبطان أبي مالك ومساعده ماهر إلى طائرتهما ال بوينج ٧٣٧ التي كانت تنتظرهما للإقلاع بها إلى مطار جدة.

كانت الطائرة مليئة بالمسافرين وكان أغلبهم قادمٌ من البحرين.

جلس كل من القبطان ومساعده في مقصورة القيادة وبدأ كل منهما يفحص الأجهزة التي أمامه وخلفه والتي عن يمينه وشماله وكذلك التي فوقه وخلفه.

في ذلك اليوم كان الجو غائماً وبارداً، وكان احتمال هطول المطر قريباً وهذا أمرٌ يدعو الطيارين إلى تشغيل رادار الطائرة لمعرفة الطريق في السماء عبر الغيوم الكثيفة.

وبعد أن أُكمل فحص جميع الأجهزة فيها أقفلت أبواب الطائرة ودارت محركاتها، وتحركت وسارت على أرض المطار إلى أن وصلت مدرج الإقلاع، عندها قال موظف برج المراقبة :

«اتجاه الرياح ١٤٠ جنوب شرقية بسرعة ١٢ عقدة رحلة رقم ٤٠٨ مسموح لها بالإقلاع من مدرج رقم ١٥ الأيمن والانعطاف يساراً».

عندها دفع القبطان أبو مالك ذراعي الدفع (اللذان يقومان مقام دواسة البنزين في السيارات) إلى أقصاهما مما زاد من سرعة

دوران المحركات النفاثة ، مما جعل الطائرة تنطلق مسرعةً تطوي الأرض طياً حتى إذا ما وصلت إلى السرعة التي تؤهلها للإقلاع سحب أبو مالك مقود الطائرة إلى الخلف فتغيرت زاوية الزعنفة الأفقية الخلفية ، الأمر الذي رفع مقدمة الطائرة بزاوية خمس درجات على إثرها ارتفعت الطائرة وتعلقت في الهواء محدثةً صوتاً مدوياً ، وعندما أُدخلت عجلاتها إلى الداخل بدأت سرعتها تزيد .

ثم انعطفت الطائرة باتجاه الغرب ودخلت في الغيوم المحملة بالأمطار التي غطت كل مدينة الرياض بعد أن تجاوزت ال ١٠ آلاف قدم .

إن مواجهة المطبات الهوائية والدخول في البحار المعلقة في الهواء والاصطدام بكرات الثلج على ارتفاع ٢٠ ألف قدم ؛ أمر مألوفٌ ومتوقعٌ دائماً للطيارين لذا فإن أجهزة تسخين إطارات المحركات ونوافذ مقصورة القيادة الأمامية وكذلك الأجنحة يعد استعمالها أمراً مهماً لتذويب الثلوج التي تتراكم عليها . ويتم ذلك بواسطة مفاتيح معروفة لديهم .

في مقصورة الركاب كان أحد التجار القادمين من البحرين يفكر في الصفقة التجارية الجديدة التي عقدها ويتجاذب أطراف الحديث مع من كان بجانبه . .

قال التاجر : ثبات الأسعار في الأسهم قد يعطل تحويل بعض العملة ولكن احتمال الخسارة هنا ٥٪ فقط ولذلك فقد فكرت في

فكرة جديدة لعرض البضاعة القادمة بأسلوب آخر.

قال الآخر : هل قرأت أسعار الذهب اليوم في الجريدة ؟

التاجر : لقد طلبتها من المضيف الجالس هناك فوعدني بها ولكنه لم يأتِ بها إلى الآن.

التاجر الآخر : لعلهم ينتظرون إطفاء إشارة ربط الحزام لكي يتسنى لهم حرية الحركة.

كانت الطائرة قد استوت على ارتفاع ٢٨ ألف قدم، وما زالت تطير في الغيوم الكثيفة المحملة بالأمطار وأيضاً خلال الهواء المتقلب الذي يسبب المطبات الهوائية التي كانت تتزايد شيئاً فشيئاً.

قال التاجر لزميله الذي بجانبه :

المطبات في ازدياد !! ألا يعرف هذا الطيار طريقاً آخر غير طريق المطبات هذه ؟

التاجر الآخر : أنا لا أحب ركوب هذه الطائرات الصغيرة فالهواء يلعب بها كالورقة.

تشبَّث كل من التاجرين بمقعديهما بقوة وأدركا أن الأمر سيزداد سوءً وخاصة عندما سمعا هاتفاً من غرفة القيادة عن طريق سماعات مكبر الصوت المثبت فوق رؤوسهم يأمر الركاب بعدم مبارحتهم أماكنهم.

وفجأة دخلت الطائرة في مطب هوائي شديد ثم خرجت منه بسرعة وضربتها ريح جانبية شديدة من الجهة اليسرى وتبعتها

ضربة أخرى من اليمين .

(لك أن تتصــور أخي القــارئ . . قــارب مسرع في بحــر متلاطم الأمواج قد اشتدت قوة الريح فيه) .

التاجر ـ لا حول ولا قوة إلاّ بالله .

التاجر الآخـر (وكأنه يلقي باللائمة على زميلـه) - أنا قلت لك أنا لا أحب ركوب الط يــ يـ يــ يـ ا ا ر ا ت » الصغيرة لأنها «مششثل» الورقة .

(كـانت الاهتـزازات شـديـدة على الـركـاب لـدرجـة أنهم لا يستطيعون إخراج الكلام متصلاً) .

* * *

قال مساعد القبطان «ماهر» : نرجو من المسافرين وكذلك المضيفين عـــــدم ترك أماكنهم لتوقعنا الدخول في منطقة المطبات الهوائية القوية جداً .

(كان هذا النداء عبر مكبر الصوت الذي أذاعه مساعد الطيار للركاب بناءً على طلب القبطان أبي مالك) .

لم تكن المعاناة من المطبات الهوائية الشديدة القوة قاصرة على المسافرين فقط بل شملت حتى القبطان ومساعده اللذان أخذا التدابير اللازمة لمواجهتها حيث خفض القبطان سرعة الطائرة من ٨٠٠ كم في الساعة إلى ٤٠٠ كم وذلك للتخفيف من قوة الاصطدام بها .

كان القبطان ومساعده يحدقان في شاشة الرادار الموجود في مقصورة القيادة في المقدمة وعن طريقه أخذا يتلمسان طريقهما في السماء من بين تلك الغيوم الكثيفة .

قال القبطان (وعلامات حيرةٍ بادية على وجهه) : ما هذا الرادار ! إنه كان قبل قليل يظهر صورة بأن طريقنا مليء بالعواصف الرعدية الثلجية ، والآن بدت الصورة خالية من تلك المعالم ! ! إنَّ هناك شيء غير طبيعي ! !

قال ماهر : انظر يا أبا مالك إلى تلك الصورة في الرادار ! !

(كانت الصورة التي على شاشة الرادار مخيفة جداً لمن له خبرة في قراءة صور الرادارات التي تعكس حجم وقوة الغيوم الرعدية الممطرة . إن شاشة الرادار تقول : إن الطائرة في فخٍ مليءٍ بالصواعق والهزات العنيفة الكفيلة بتحطيم أية طائرةٍ مهما كانَ وزنها) .

إن الطـائرة في وضع لا تحسد عليـه من قبل البعيدين عنهـا ، فقد دخلت الآن في «منطقة التوتر الشديد جداً» فالمطبات على أربع درجات من التوتر . .

١ ـ مطبـات خفيفة وهي التي لا ينقلـب فيها كأس القهـوة إذا كان أمامك .

٢ ـ مطبات متـوترة متوسطة وهي التي ينقلب فيهـا كأس القهوة ولا يثبت .

٣ ـ مطبات متوترة متوسطة شديدة جداً وهي التي لا يثبت فيها أي شيء في مكانه مهما كان وزنه كالرجال والحقائب الثقيلة .

٤ ــ مطبات عنيفـة عارمـة جداً وهي التي يحذَّر من الـدخول فيهـا لقـوتـها التدميرية .

بدا مسـاعد الطيار ممتقع الـوجه متشنج الأعصاب وخـاصةً عنـدمـا سمع القبطـان يطلـب من اللـه الغـوث بصـوت مسمـوع فالطـائرة تهتز اهتزازاً عنيفـاً جداً جداً والكـلام الذي كان يـدور بينه وبين القبطـان أصبح متعذراً سماعـه بسهـولة وذلك بسبب طغيـان الصوت الشديـد الناتج عن اصطدام آلاف الكـرات الثلجية المعلقة في العاصفة الثلجية التي دخلوا بها قبـل قليل بمقدمة الطائرة فضلاً عن الصواعق التي تبرق يميناً وشمالاً وهـي تكاد تخطف الأبصار من شدة وميضها .

كـان القبطـان ممسك بكل قـوتـه بمِقْـوَد الطـائرة ليحفظ لها تــوازنها فقــــد انفصل الطيار الآلي عن التحكم في الطائرة بسبب الضغط الشديد عليها من كـل جهة فهو مصمّم للتحكم في الطائرة تحت ظروف معينة. أما هذه الظروف الصعبة فلا: (وآن للقبطان أن يثبت جدارته).

القبطان ـ مـا هذا الرادار إنه يعطينا صـوراً غير حقيقية .. يا الله الطف بنا .. يا الله أسألك اللطف.

«عبارات استغاثة وطلب معونة من القوي الجبار خرجت من القلب في موقف أيقن كل من القبطان ومساعـده بأن النهاية محتومة الآن إن لم يتداركهما الله برحمته».....

... إننا نتجه إلى العين [١] !!.....

لقد كنت متأكداً من فحصي للرادار قبل الإقلاع !!

«قال القبطان هـذا الكلام وهو يرى على شاشـة الرادار صورة مفجعة تُجمِّدُ الدم في عروق كل طيار يراها».

...... إنها عاصفة رعدية هـائلة الحجم متشعبة الأطراف محيطة بالطائرة من كل مكان في دائرة قطرها يقارب ٦٠ كيلومتراً .. وهذا يعني أننا سنظل على هذه الحالة البـائسة ٢٠ دقيقة أخرى هذا إذا لم تتفكك الطـائرة إلى أجـزاء صغيرة... حالنا الآن كحال أعمى سقط في غابـة مليئة بالـوحوش ولا يعرف طريقـه فيها. إنا للـه و إنا إليه راجعون.

---

(١) العين: هي المنطقة التي تتوسط العواصف الرعـدية، وهي منطقة ضغط منخفض جداً، إذا ما وقـع فيهـــا شيء ابتلعته أشبه ما تكون بدوامة مائية لها عين في المنتصف تغرق فيها السفن والقوارب.

من الطبيعي جـداً أن يتجـه النـاس إلى ربهم وقت الشـدة والأزمات وها نحن في مقصورة الركاب نرى من بدأ يتلو القرآن لكي ينسىٰ من حوله ومنهم من يدعو الله بإخـلاص أ ن يحسن خاتمته، أما التاجران فقد انقلب حديثهما من التجارة إلى الحديث عن أحوال الآخـرة والموت وبدأ التشهـد وذكـر اللـه . . كما علا صيـاح بعض النساء والأطفـال من أماكن متفرقـة من الطائرة . . وممـا زاد خوفهم وهلعهم انفـلات السقف المستعـار لـلإضـاءة الـداخليـة للطـائرة وسقوطه على رؤوسهم بسبب شدة المطبات الهوائية في ذلك الوقت .

ولنخـرج إلى الخارج قليـلاً لنـرى صـورة أوسع وأشمل لنـرى الطائرات الأخـرى التي كانت تنحرف عن مسـارها الطبيعي بسبب تلك العاصفة الرعدية يمينـاً أو شمالاً أو تعلوها بعكس طائرتنا التي لا تستطيع الارتفاع أكثر من ٢٨ ألف قـدم لأنها ثقيلة الوزن في ذلك اليـوم. حيث إن جميع الطائرات لها ارتفـاعـات محددة تصعد إليهـا بحكم وزنها . ووزن الطائرة والارتفـاع يتناسبان تناسبـاً عكسياً فكلما زاد وزن الطـائرة قـل الصعـود إلى طبقـات الجو العليـا ، والعكس صحيح . والعاصفة الـرعدية اليوم عـالية الارتفاع فإنها تصل إلى ٣٥ ألف قدم، وهـذا يعني استحالـة الصعود فوقهـا . كما أن الانحراف عنهـا الآن يبدو مستحيـلاً وصعباً بسبـب عدم الثقـة بصور الـرادار المتغيرة .

رشفةٌ أخرى من شاي النعناع .

. . . . لقد برد الشاي بسرعة ! . . . .

. . . . لا غرابة فالجو بارد ، وسبحان من خلق الحر والبرد وتقلب الأجواء .

ـ أين وصلت في تفكيرك ؟

ـ إلى ٢٨ ألف قدم في السماء . . . في حادثة العاصفة الرعدية .

ـ سبحان الذي نجاك منها .

ـ نعم : سبحانه جلت قدرته .

ـ سبحان من ألهمني وقتها وتصرفت تصرفاً عجيباً . . فقد أنزلت الطائرة بسرعة عجيبة من ارتفاع ٢٨ ألف قدم إلى ٨ آلاف قدم في دقيقتين بصورة عمودية حلزونية فكان هذا أقصر الطرق لاختراق العاصفة حيث إنِّي . .

ـ أقفلت ذراعي الدفع لكلا المحركين . . لأقلل من سرعة الطائرة .

ـ ورفعت الكوابح الهوائية التي في الأجنحة لأزيد من سرعة النزول .

ـ وانعطفت بالطائرة شمالاً لكي لا يتأثر الركاب بتلك الحركات المفاجئة .

ـ ودفعت بجسمها إلى الأسفل لكي أخرج من تلك العاصفة من أسفلها .

ـ وبهذه الطـريقة شققت طريقـاً عموديـاً وحلزونياً. حيث إنـه بعد دقيقتين من بـداية النـزول بـانت قمم جبال وادي الدواسر من على ارتفاع ٨ آلاف قدم ! . . وحمدنا الله حمداً كثيراً على نعمة الخلاص.

* * *

قال أبو مالك مكملاً حديثه . . . .

ـ . . . ثم بعد ذلك طمأنّا الركاب بواسطة مكبر الصوت وأخبرناهم أن كل شيء على ما يرام والحمد لله . . وأننا راجعون بالطائرة إلى مطار الرياض لعدم استطاعتنا المواصلة بسبب الظروف الجوية تلك وبسبب تعطل الرادار مؤخراً . . . . . رشفة شاي أخرى . . . . .

وعندما هبطت الطائرة بسلام في مطار الرياض جاء الفنيون بعد أن علموا بخبر عطل الرادار لإصلاحه ، وقد كان سبب تعطل الرادار هو أن السلك الكهربائي الموصل من صحن الرادار المتحرك في مقدمة الطائرة إلى شاشة الرادار كان مجروحاً . وعند اهتزاز الطائرة بعنف كان السلك المجروح يلامس فواصلَ معدنيةً أخرى ، الأمر الذي كان يسبب حصول شرارة صغيرة تؤثر على وضوح الصورة على الشاشة ، إضافة إلى هذا فإن جهاز توازن صحن الرادار كان ضعيفاً ولا يتحكم في توازن الرادار إلاّ في حالة سكون الطائرة أما إذا كان هناك اهتزازات فإنه يفقد السيطرة عليه ولا يستطيع التحكم به وضبطه . . . . رشفة أخرى . . .

ـ فنجان آخر من الشاي لو سمحتِ .

ـ تفضل .

برقت السماء ثم أرعدت وبعد قليل زادت حدة زخات المطر . . وعندها قال أبو مالك وهو يرتشف الشاي المنعش :

ما أجمل الشتاء . . ولكن ليس بطائرة في السماء تحيطها عاصفة رعدية .

في هذه العواصف الرعدية من الطاقة الهائلة ما لا يتصوره عقل أبداً مثل القوة الكهربائية، وكمية الأمطار، وقوة حركة الريح. فإذا أخذنا مثلاً عاصفة رعدية ممطرة بها برق نجد فيها التالي :

١ ـ قوة كهربائية مدمرة، قوتها تصل إلى أضعاف القنابل الذرية. والطاقة الكهربائية التي فيها تستطيع تشغيل عدة مصانع ومئات السيارات وإضاءة شوارع عشرات المدن !!.

٢ ـ فيها من كمية الأمطار ما يعادل كبريات بحيرات العالم فهي ـ أي السحابة ـ تحوي مئات الأطنان من الماء ولكن لا ينزله الله سبحانه وتعالى إلاّ على من يشاء وبقدر ما يشاء !!

٣ ـ فيها من قوة الرِّيح ما يدمر أكبر حصون الأرض، وأكبر شاهد على ذلك أن الله سبحانه وتعالى يسخر قوة الريح الهائلة تلك لحمل وتعليق ولتثبيت كميات الأمطار الهائلة الوزن في الهواء وتحويلها إلى قطرات صغيرة ننعم بها نحن ومزارعنا وأولادنا !

٤ ـ وفيها من قوة الضوء ما يعمي البصر من شدة الإضاءة ! وكفى بالقرآن الكريم شاهداً على ذلك حيث يقول الله تعالى : ﴿يكاد البرق يخطف أبصارهم كلما أضاء لهم مشوا فيه وإذا أظلم عليهم قاموا ولو شاء الله لذهب بسمعهم وأبصارهم إن الله على كل شيء قدير﴾ (البقرة الآية ٢٠) كما أن ذلك البرق اللامع لازم لإمداد التربة بالنيتروجين حيث يكوِّن السماد اللازم لزراعة الأشجار والنباتات.

٥ ـ قال رسول الله صلى الله عليه وآله وسلم في الريح :

«الريح من رَوْح الله تأتي بالرحمة وتأتي بالعذاب، فإذا رأيتموها فلا تسبوها واسألوا الله خيرها واستعيذوا بالله من شرها» [١].

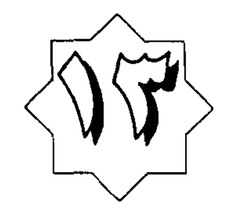
٦ ـ وكان رسول الله صلى الله عليه وآله وسلم يقول عند نزول المطر:

«اللهم صيباً نافعاً» [٢].

٧ ـ وكان عبد الله بن الزبير رضي الله عنهما إذا سمع الرعد ترك الحديث وقال «سبحان الذي يسبح الرعد بحمده والملائكة من خيفته» [٣]!

١، ٢، ٣ من صحيح الكلم الطيب «تحقيق الألباني».





«درسٌ سماوي»

كابتن حمدان دريب

باريس - فرنسا

الليل لـه أثر عجيب في نفوس المتـأملين في جماله، والليل فـرصة للمستزيـدين من الثواب في ساعاتـه، وهو محطة راحة الأبـدان عند مفارقـة الأصحاب والخلان، بعده يستعيـد الجسم نشاطه لبـدء يوم جديـد، غير أن هناك حيـاة تدبُّ في ذلك الـوقت وأعمالاً لا بد من إنجازها فيه وذلك لتكميل برنامج عمل الحياة المتواصل.

هـذه طـائرة من طـراز «ترايستـار» تشق طـريقهـا في ذلك الليل البهيم في ساعةٍ متأخرة من الليل قد عبرت البحر الأبيض المتوسط، قد شقت طريقها فوق جبال الألـب العالية، طريق اعتاد الطيارون المرور فيـه فأصبحـت أعينهم معتـادة على تلك المنـاظــر بل وحتى مـواقع النجوم في السماء في تلك البقعـة في ذلك الوقت من السنـة، إنها تشق طريقها قاصدة مدينة باريس عاصمة فرنسا.

كـان القبطان أبـو عبد الله متربعـاً على كرسي القيـادة وقد أسنـد ظهره إلى كـرسيه الـذي مال إلى الخلف قليـلاً ليعطي جسمه المتعب من السهـر شيئاً من الاسترخاء وقـد حمل كأس القهوة بيـده اليمنى يرتشف منهـا بطريقة لا شعـورية تذكـره بين آونة وأخرى أنـه ما زال منتبهـاً وذلك بسبب أن الجو في غرفـة القيادة أشبـه ما يكـون بغابـة ظلماء تشـابكت أغصـان أشجـارهـا فحجبت النـور أن يتسلل إلاّ بجهد جهيد ، حيث الأنوار الخافتـة التي تنبعث من زجاج عداداتها المختلفة الأشكال والألوان الذي يعطي شعوراً لمن بداخلها أول مرة أنها المكان المناسب لإطلاق سراح الفكـر في تأمّل عظمـة الخالـق ـ جل وعلا ـ في ذلك الكم الهائل من الأجهزة .

ستصل طـائرتنـا الضخمة إلى بـاريس إن شـاء الله قبيل الفجـر بقليل وسيلتقي الأحبـاء بأحبـائهم والأقارب بـذويهم ، وهـذا وقت يبـدو مبكراً جـدّاً للوصـول من سفـر كما أنه مبكـر جدّاً لاستقبـال مسافرين ، ولكن المسافريـن يضحون بأشياء كثيرة في سبيل الوصول إلى المناطق التي يريدونها إذا لم يجدوا بديلاً آخر.

دق جـرس الهاتف في غـرفـة القيـادة . . . إنها مكـالمة من رئيس المضيفين .

ـ السلام عليكم .

ـ رد القبطان وعليكم السلام ورحمة الله وبركاته .

ـ هنـاك مسافرة تـريد زيارة غرفـة القيادة للاطـلاع عليها كما أن لديها بعض الأسئلة عن عالم الطيران . هل تسمح لها بالدخول؟

ويمر شريط من الأسئلة بين القبطان ونفسه متعجباً:
زائرة! الآن! في هذا الوقت المتأخر من الليل؟
ويقطع هذا الشريط سؤال رئيس المضيفين مرة أخرى:
هل تسمح لها يا قبطان بالدخول؟

ويجيب القبطان وهو يرد بيده تثاؤباً قد غشيه: لا بأس.. لا بأس. لقد اعتاد ملاحو غرفة قيادة الطائرات على الزيارات الجوية من قبل المسافرين، فكثير منهم لديه حب الاستطلاع وحب المعرفة لعالم الطيران الواسع، إنه عالم جدير بالإعجاب، إنه عالم يطير بجناحين ويطوي سماء الأرض طيّاً، قد أخذ بلب الكثير من الناس، وبخاصة الشباب منهم، ولذا فإنك تجد الكثير منهم هواة للطيران، سواءً الطيران الشراعي أو طيران النماذج الصغيرة من الطائرات التي تطير بواسطة التحكم البعيد، أو طيران الألعاب البهلوانية أو حتى طيران الطائرات الورقية التي أخذ الكبار ينافسون الصغار فيها.

إنه عالم مخيف لمن لا يعرف حقيقته، وجميل رائع لمن هو مغرم به وشتان بين الصورتين، ولذا فإن الطائرة تجمع هذين الصنفين من الناس بالرغم عنهم، فتجد الأول قلقاً منذ بداية السفر بالطائرة إلى حين وصولها، والآخر مستمتعًا بالطائرة من قبل الصعود عليها إلى ما بعد النزول عنها بأيام.

طُرق باب غرفة القيادة ثم دخلت الزائرة فإذا هي امرأة قد تجاوزت العقد الثالث من عمرها، قد بدا شعرها داكن اللون قد

ارتدت حلة أبانت عن جزء من نحرها وقد أرخت لخمارها حرية التدلي من على كتفيها .

دخلت الزائرة إلى غرفة القيادة ذات الأضواء الخافتة بحذر شديد من الظلام وما أن اعتادت عيناها على جو الأضواء الخافتة حتى جلست على أقرب كرسي لها خلف مقعد القبطان .

وكما هي عادة ملاحو غرفة القيادة فإنهم يبذلون وسعهم في إعطاء فكرة عامة ومبسطة ويجيبوا عن أسئلة الزوار.

ويدور الحديث بين القبطان والزائرة . .

ـ الزائرة . . إن الأزرار والعدادات كثيرة جدّاً عندكم فهل تعرفونها كلها؟ ويلتفت القبطان نصف التفاتة متعجباً من ذلك السؤال ، ولكنه يتذكر أنها زائرة ، فيكتفي بالإجابة :

ـ نعم . نحن نعرفها كلها .

ـ ثم يأتي سؤال آخر:

ـ وهل تستطيعون معالجة أية مشكلة تحصل للطائرة؟

فيجيب القبطان :

ـ نعم ، إن أية مشكلة تحصل للطائرة لدينا المعرفة الكافية لمعالجتها أو على الأقل إيقافها بإذن الله .

وتسأل زائرتنا مستغربة :

ـ أية مشكلة؟ هل تقصد أنك تستطيع معالجة أية مشكلة للطائرة؟ فيستغرب القبطان من أسئلتها ويلتفت نصف التفاتة مرة أخرى ، ولكنه يتذكر مرة أخرى أنها زائرة ، فيقول مؤكداً :

ـ نعم. نعم. أية مشكلة تحصل للطائرة، فنحن بإذن الله تعالى لدينا الكفاءة الكافية لعلاجها.

ثم يستدرك القبطان كلامه، فيقول:

ـ . . إلا إذا أراد الله سبحانه ألا نعالجها، فهذا أمرٌ راجع إليه والأمر بيده أولاً وآخراً حتى لو عملنا ما عملنا.

ثم أراد القبطان أي يكمل كلامه بحجة قوية ومثال واضح فقال:

ـ ولو أطفأ الله سبحانه وتعالىٰ محركات الطائرة كلها بلا سبب ولا عطب لكان هذا أمره فنحن كلنا طوع أمره سبحانه.

ولكن زائرتنا قالت للقبطان بعد أن سمعت إجابته بكل جدية:

ـ أنا لا أعتقد هذا. . الله ليس له شأن في الأخطاء التي تفعلها الآلات أو الإنسان.

صفعت هذه الكلمات ملاحي غرفة القيادة على أقفائهم فالتفتوا جميعاً إلى تلك الزائرة المنحرفة الجاهلة وتساءلوا في أنفسهم جميعاً ماذا تقول هذه المرأة؟ أهي مجنونة؟ أو غبية؟ أو كافرة؟

ونحن نقول بل هي ضحية من ضحايا الحضارة الملحدة، بل إنها ضحية من ضحايا تقصير أهلها ومن له ولاية عليها في عدم تعليمها كتاب الله سبحانه وتعالى وحديث النبي المصطفى صلى الله عليه وسلم، إنها ضحية تقليد غير المسلمين، إنها ضحية الشاشة التي تعرض ما يغضب الرب جل وعلا، وهي ضحية المجلة والخبر الذي يغضب الله سبحانه وتعالى:

ويجيب القبطان وقد انتبه لنفسه بعد تلك الهزة الجوية :

ـ وهل تعتقدين أن الله سبحانه وتعالى الذي خلق هذا الكون كله بسماواته وأقماره وآلاته وإنسه وجنه وخلقك أنت من العدم ولم تكوني شيئاً . . هل تعتقدين أنه يعجزه أن يفعل أي شيء في خلق من مخلوقاته؟ ألم تسمعي قول الله في قرآنه ﴿ **ألا يعلم من خلق وهو اللطيف الخبير** ﴾؟

وجمت وسكتت تلك الزائرة بل ألقمت حجراً تلك الضائعة في عالم المادة الجامد الخالي من حياة الروح، ونحن نسأل : وماذا عساها أن تجيب وأن تقول؟ إنها ميتة القلب والقالب وتظن أنها حية ، إن الله تعالى يقول في كتابه الكريم :

﴿ **يا أيها الذين آمنوا استجيبوا لله وللرسول إذا دعاكم لما يحييكم واعلموا أن الله يحول بين المرء وقلبه وأن الله شديد العقاب** ﴾ .

إن الحياة في قراءة القرآن وتدبر معانيه .

إن الحياة في قراءة وصايا المصطفى صلوات الله وسلامه عليه وتطبيقها ، الذي يقول : «من أطاعني دخل الجنة ومن عصاني دخل النار» ولكن ماذا عسانا نسمع من تلك الزائرة؟ إن فاقد الشيء لا يعطيه .

إنها امرأة سافرت بدون محرم قد تبرجت وأبدت زينتها لغير محارمها من الرجال، قد جنت على نفسها حينما عصت الله ورسوله وضربت بالآيات الكريمات التي تحذر من تبرج المرأة عرض الحائط ، وعصت رسول الله الذي نهى عن سفرها دون محرم، وفوق

ذلك كلـه قلدت الكـافرات وأتت لتعلن على الملأ أن الله جل وعـلا لا شأن لـه في أفعـال وأخطـاء الإنسـان. وهـذا يـدل على أن تلك الـزائرة لم تعط نفسهـا حق الاطلاع وحـق الفهم للآيـات في القـرآن الكريم، ولم تعط نفسهـا حق القراءة في كتب التـوحيد، فقـد قرأت في كثير من المجالات والمجـلات إلا كتب الإسلام، فمكتبتهـا جميلة ومرتبة ولكنها خربة، لأن كتب الإسلام ليست فيها، وبيتها مرتب وجميل، ولكنه خـرب لأنه خـال من ذكر الله. مـا أشقى أولادها إن كان لها أولاد، وما أتعس زوجها إن كـان لها زوج، ولكن ماذا عسانا نقول سوى لقد جَنَتْ على نفسها براقش؟

وجدت الـزائرة نفسها أنها أمام موج هـادر يقلب أقوى السفن، بل يحطمها ويبلعهـا في بحر لجي ليس لـه قرار فآثـرت الانسحاب بقـاربها الشراعي المحطم المستعار، فـاستأذنت في الخروج وانصرفت وهي تجر أذيال الخيبة وسخط أهل الأرض والسماء..

* * *

تعالـوا بنا نخـرج خارج تلك الطـائرة لنزدد إيمانـا بعد تلك الهزة الجويـــة لنـــــر تلك الطائرة وهي تطير بسرعة تقارب ٩٠٠ كم في الساعـة في درجة حـرارة جو تقـارب ٥٠ درجة تحت الصفـر في ليل أسود زاد جماله نجومٌ تتـلألأ في السماء الواسعة، من يدري عن تلك الطائرة في ذلك الليل في ذلـك المكان؟ ومن يدبـر أمورهـا وأمور من بداخلهـا؟ أليس الله سبحانـه وتعالى؟ انظـر عن يمين الطائرة فترى أن شفق الفجر الأحمر قـد لاح، وانظر إلى يسار الطـائرة لترى سواد ليل طويل، ألا يذكرك هذا بقول الله تعالى:

﴿والليل إذا يغشىٰ والنهار إذا تجلى﴾ . . ؟

إن القلوب إذا نسيت التأمل والتفكر في عظمة الخالق جل وعلا قل إيمانها في الـوقت الـذي نرى أن الله سبحـانـه وتعـالى قد أمــر وحض على التفكير في آلائه ـ سبحـانــه ـ لما في ذلك من الفـائدة العائدة على النفس البشريـة بالخشوع والـذل له تبـارك وتعالى حيث قال:

ـ أفلا تعقلون.

ـ أفلا تفكرون.

ـ أفلا تبصرون.

وغيرها من الآيات الكثيرات التي مُلئ بها القران العظيم وما أجمل كلام الإمام ابن القيم الذي سطَّره في كتابه القيم المسمىٰ «مفتاح دار السعادة»[1] الذي هو فعلاً مفتاح دار السعادة بعد كتاب الله تبارك وتعـالى وصحيحي البخـاري ومسلم، حيث أورد فيه كـلامـاً عظيماً حريٌّ بكل مسلم ومسلمة الاطلاع عليه.

(١) لقـد قُمتُ بخـدمة جـزء من هـذا الكتـاب القيم بصورة عصريـة أضفت إليـه حواشيَ علميـة وزينته بما يقـارب من ١٠٠ صورة ملـونة وأطلقـت على الكتاب اسم تأملات ابن القيم في الآفاق والأنفس. (المؤلف).

تجاوزت الطائرة الضخمة الحدود الجوية الفرنسية وها هي تيمم وجههـــا شطر باريس حيث إنه لم يبق إلا نصف ساعة تقريباً على الهبوط في مطار باريس الدولي المسمىٰ باسم الرئيس السابق لفرنسا «شارلز ديجول».

أضاء القبطان إشارة ربط الحزام للمسافرين حيث أخذ بعضهم يهيئ نفسه، فمنهم من أخذ يرتب أغراضه المتناثرة من حقيبته اليدوية، ومنهم من أخذ يلم شعث أوراقه، ومنهم من كان أكثر عصريةً حيث أقفل جهاز الحاسوب الآلي الذي كان يتربع على فخذيه بضغط زر صغير على ظهر الجهاز، ومنهم من قام ليغسل وجهه ويصلح من شأنه، وها هم أفراد غرفة القيادة قد بدأوا يستعدون لذلك فتلك خرائط مطار باريس قد أخذ القبطان ومساعده يتدارسانها فيما بينهما وقد ربطا أحزمة الكتفين.

كانت الطائرة نازلة بسرعة تقارب الـ ٦٠٠ كم في الساعة وهي تسابق شفق الفجر الأحمر للوصول إلى باريس الذي ما زال ظلام الليل يلفها من كل صوب إلا من الأنوار والأضواء التي اكتشفها (أديسون) فملأت شوارعها وضفاف أنهارها فعكست بذلك الصورة الليلية الجميلة لأي مدينة تضاء بالليل، ولكن ذلك المنظر لم يكن واضحاً لأفراد طاقم غرفة القيادة فضلاً عن المسافرين وذلك بسبب الضباب الذي تكون بسبب كثرة جداول الأنهار ووفرة ورق أشجار غابات وسهول الأراضي الفرنسية الذي أصبح مألوفا في كل صباح، حتى إذا ما طلعت الشمس أزالت تلك الحجب الضبابية

فأشرقت الأرض بلون سندسي رائع جميل .

«إننا على مقربة من مطار باريس فالرجاء من المسافرين التأكد من ربط أحزمتهم وإطفاء أعقاب سجائرهم استعداداً للهبوط . . » .

كان هذا صوت المنادي من مكبر الصوت اعتاد أن يقوله دائماً قبل هبوط الطائرة بقليل .

ثم هذه الطائرة قد مدت جنيحاتها وقللت من سرعتها واستدارت نحو مدرج المطار استعداداً للهبوط .

ثم وعلى مقربة من بداية المدرج بنحو من ١٥ كلم أصدر القبطان أمره للمساعد قائلاً :

ـ أنزل العجلات .

عندها امتدت يد مساعد الطيار إلى ذراع إنزال العجلات فحركتها إلى الأسفل فسُمِع صوت فتح أبواب غرفة العجلات .

وعندما خرجت العجلات من غرفتها لتمتد خارجاً إلى الأسفل زادت حدة الصوت الناشئ بسبب احتكاكها بالهواء الخارجي . ألقى مساعد الطيار بنظرة على الإشارات الضوئية الخضراء للتأكد من نزول العجلات الثلاثة ، فاللون الأخضر يعني السلامة دائماً ، وكذلك ليزداد تأكداً من اختفاء الإشارات الضوئية ذات اللون الأحمر التي تعني الخطر والحذر دائماً .

ولكنه لم ير إضاءة اللون الأخضر وكان الضوء الأحمر مضيئاً محذراً من أن عجلة الطائرة الأمامية لم تنزل ، فالتفت إلى القبطان قائلاً

بصوت مسموع:

قبطانّ. . لم تنزل العجلة الأمامية!

ما زالت الطائرة تنزل تدريجياً وتتجه بسرعة إلى بداية المدرج الذي يبعد ١٠ كم تقريباً فأصدر القبطان أمره:

ارفع العجلات مرة أخرى ثم أنزلها.

وبسرعة استجاب المساعد للأمر فرفع ذراع العجلات مرة أخرى فارتفعت العجلات فخف صوت الاحتكاك بالهواء فزادت سرعتها تجاه بداية المدرج الذي يبعد ٨ كم واختفت الأضواء جميعاً، ثم أنزل الذراع مرة أخرى فسُمِع ذلك الصوت القوي مرة أخرى.

شاب صوت نزول العجلات صوت موظف برج المراقبة الذي قال:

الطائرة السعودية مسموح لها بالهبوط على المدرج (٢٥). في هذا الوقت كانت الطائرة تبعد عن مكان الهبوط ٦ كم، عندها صاح مساعد الطيار: لم تنزل العجلة الأمامية يا قبطان مرة أخرى!

قطّب القبطانُ حاجبيه والتفت إلى المهندس الجوي الذي لم يكن بأقل منهما اهتماماً وانزعاجاً وكأنه يطلبه المعونة في حل تلك المشكلة فهو الرجل الحيوي الثالث في غرفة القيادة.

يقرأ مساعد الطيار عداد المسافة الذي يشير إلى ٤ كم فقط للوصل إلى مكان الهبوط ثم يلتفت إلى القبطان وكأنه يسأله عن الحل، فيصدر القبطان أمره:

ـ ارفع العجلات.

فتمتد يـد المساعـد إلى ذراع العجلات فيرفعهـا في الوقـت الذي كـان عداد المسـافة يقـرأ ٢ كم من نقطة الهبـوط التي بدت واضحـة المعالم وأضواء المدرج المحيطة بها واضحةً للعيان .

عندها دفع القبطان مقابض الدفع إلى الأمام بيده وسحب المقود بـاليد الأخـرى فتـوقفت الطـائرة عن النـزول وبدأت في الصعـود في الوقت الذي كان عداد المسافة يقرأ صفراً .

* * *

بعد أن ارتفعت الطائرة إلى ارتفاع ٥٠٠٠ قدم.

اتجهت إلى منطقة غرب المطار تبعد نحواً من ٤٠ كم وبدأت تحوم في مدارٍ إهليليجي تقريباً لكي تحل مشكلتها.

بدأ القلق والاضطراب يساور زائرتنا وأخذت تتململ في مقعدها وتسأل من حولها:

ـ لماذا لم تنزل الطائرة إلى الآن؟

ـ لماذا العجلات تصعد وتنزل عدة مرات؟

ـ لماذا تأخرنا في الهبوط؟

ونحن نقول عجباً لهذه الزائرة! إنها تخاف الموت!

ونسألها، لماذا تخافين الموت ولا تخافين من خالق الموت؟

ألم تسمعي قول الله تبارك وتعالى:

﴿تبارك الذي بيده الملك وهو على كل شيء قدير * الذي خلق الموت والحياة ليبلوكم أيكم أحسن عملاً وهو العزيز الغفور﴾؟

قال القبطان لمساعده:

أخبر برج المراقبة أننا قد نحتاج وقتاً طويلاً لعلاج تلك المشكلة.

فرد موظف برج المراقبة: خذوا وقتكم، وأخبرونا إذا كنتم بحاجة إلى مساعدة.

وبذل الطاقم عدة محاولات لإنزال العجلات.

قال القبطان: أنزل العجلات... لا فائدة...

ـ ارفعها.

ـ أنزلها مرة أخرى... لا فائدة..

ـ أنزلها . . .

قام المهندس الجوي بمحاولة للتأكد من نزول العجلة الأمامية فأخبر القبطان أنه سينزل إلى غرفة الأجهزة الإلكترونية التي أسفل غرفة القيادة وفوق غرفة العجلة الأمامية لكي يتأكد من نزول العجلة نزولاً كليّاً.

فتح المهندس الجوي باباً في أرض غرفة القيادة كان مغلقاً بإحكام ونزل بواسطة سلم جانبي مثبت في جانب من جوانب غرفة الأجهزة الإلكترونية واتجه إلى ناظور مكبر تتجه عدسته الأمامية إلى العجلة الأمامية.

نظر المهندس الجوي في الناظور، وحدّق النظر مرة أخرى عندما سمع القبطان يصيح به: ماذا ترىٰ؟

الأصواتُ مزعجة جدّاً في غرفة الأجهزة الإلكترونية التي أسفل غرفة القيادة بسبب احتكاك الهواء الخارجي بمقدمة الطائرة، بالإضافة إلى طنين وأزيز المحولات الكهربائية الإلكترونية.

ولكن لا يوجد مكان آخر للكشف والتأكد من نزول العجلات الأمامية إلاّ هذا. سمع المهندس الجوي صوت القبطان وهو ينادي وقد بدا كأنه بعيداً بسبب كثرة الأصوات في غرفة الأجهزة الإلكترونية . .

ـ ماذا ترىٰ؟

ويجيب المهندس وقد أجهد عينيه في النظر من خلال الناظور:

ـ لا أدري . . لستُ . . . لستُ متأكداً.

ثم يصعد المهندس الجوي إلى حيث القبطان ليخبره:
- لست متأكداً ياقبطان . . فعلامة نزول العجلات غير واضحةٍ بسبب الغبار الذي يغطيها.
ويردد القبطان:
- الغبار. . . الغبار. . لا حول ولا قوة إلا بالله. . إنا لله وإنا إليه راجعون.
إنها صورة محزنة وموقفٌ مؤلم.
المهندس الجوي جالس على أرض غرفة القيادة وقد تدلت رجلاه من فتحة باب الغرفة الإلكترونية التي أخذت أصوات أجهزتها تشق جو ذلك الصمت الرهيب الذي خيم على أفراد غرفة القيادة، وقد علت قسمات وجوههم مسحة الجزع والاكتئاب.
- مساعد الطيار (محمد) يجول بنظره بين القبطان الذي أطرق إلى الأرض مفكراً، وبين المهندس الجوي الذي بذل ما استطاع لحل تلك المشكلة وبين تلك الإشارات الضوئية الخضراء الناقصة ويسأل نفسه:
- ماذا نفعل الآن؟ . . . إلى متى سنبقى في السماء ندور وندور؟ . . .
. . . لم يبق من الوقود إلا ما يكفي نصف ساعة فقط . . . ماذا عسانا نفعل . . أهي النهاية؟ . .
أحس المسافرون بصعود الطائرة مرة أخرى ونزول العجلات ورفعها عدة مرات متتالية، فبدأ القلق يتسلل إلى نفوسهم،

ويتساءلـون : مالـذي يحصل؟ ولكنهم لم يجدوا غير الصمت جـواباً إلا من صوت هدير محركات الطائرة وسط ذلك الظلام .

التفت القبطان إلى مسـاعده (محمد) بعـد إطراقـة صمت طويل ونظر إليـه بنظرات متثاقلة تقـرأ من خلالها أحرف الاستسـلام للقدر بعد بذل الأسباب ليقول :

هل هذا يعني النزول بدون عجلات . . . ؟

هل هذا يعني أننا سنرتطم بالأرض . . ؟

ثم أردف القبطان قـوله : يبـدو أن مشكلتنا هـذه التي نحن فيها كلها بسبب تلك الزائرة المنحرفة .

زاد الطين بلـة ـــ كما يقال ـــ أن مؤشرات عـدادات كمية الـوقود بدت مستعـدة لزيادة المشكلة ، ولكن ليس الآن فقـد بقي على نفاد الوقـود ٢٥ دقيقة فقط والطائرة يجب أن تنـزل في خلال هـذا الوقت شاءت أم أبت .

* * *

كـانت الطائرة تحوم غـرب مطار بـاريس مبرمجةً بـواسطة الطيـار الإلكتروني ليحافظ على سرعتها وارتفاعها وخط الدوران لها وها هي تحوم وسط الغيوم الخفيفة المتناثـرة في ذلك الظلام للمرة العاشرة تقريباً.

إنها لحظة من اللحظات الحرجة جدّاً.

وتسوق العناية الإلهية كفي القبطان فيرفعهما إلى أعلى ليدعو الله، إنها لحظـة من لحظـات الصدق في الـدعـاء، إنها لحظةٌ من لحظات الامتحـان للبشر ليُعـرفَ بمن يستغيثـون، إنها لحظـةٌ من لحظـات الرحمة من الباري عز وجل ليذكِّر بـه عباده، وهل يرد الدعاء القدر؟ وهل تنزل العجلات بالدعاء؟ وهل ستصدق زائرتنا هذا الكلام؟

لقد جاء في الحديث النبوي:

«إن الدعاء والبلاء ليعتلجان في السماء».

وكما قـال ابن القيـم ــ رحمـه الله ــ في كتابـه «الداء والـدواء» إن حال الدعاء مع البلاء على ثلاثة أحوال:

أولها أن يكون الدعاء قويّاً فيرد البلاء بإذن الله.

وثانيها أن يكون الدعاء وسطاً فيقع البلاء ولكنه خفيفاً.

وثالثها أن يكون الدعاء ضعيفاً فيقع البلاء قويّاً.

والدعـاء له شروط وله آداب ولـه أوقات، ولم لا يكـون كذلك؟

أليس هو تقديم طلب إلى مالك الملك؟

أليس هو مناجاة لفاطر الأرض والسموات؟

ألم يأتِ في الحديث القدسي: أن الله تبارك وتعالى ينزل إلى السماء

الـدنيـا في الثُّلُثِ الأخيرِ من الليل ليقـول: هل من سـائلٍ فأعطيـه وهل منٍ مستغفر فأغفر له.

أي كرمٍ بعد هـذا أن ينزل ربك مالك الملك بجـلاله وعظمته إلى سمائك الدنيا أيها العبد الحقير ليعرض عليك عطيته ومغفرته؟

كم من ليال مضت ونحن ننعم في مخادعنا الدافئة؟

وكم من سـاعـات سحـر ضاعت في سهـر ولعب بهذه الـدنيـا الضائعة؟

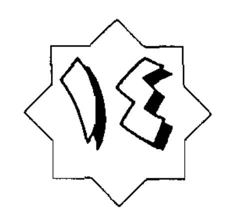
ومن أنـت أيها العبـــد حتى تعصِي ربك وتتكبر عـن دعـــائه وعبادته؟ ومن أنت أيها العبد حتى تسافر شرقاً وغرباً لتشتري أنواع المعاصي الغـالية؟ فتذكـر أن الله سبحانه وتعـالى يبسط يده في الليل ليتـوب مسيء النهـار، ويبسط يده في النهـار ليتـوب مسيء الليل، فتذكـر أنك لا حول ولا قـوة لك إلا به، وأنك إليـه راجع ولا ملجأ لك منه إلا إليه.

وبينما كـــان القبطـان يسْبـحُ ويسبِّح في عـــالم الخشـوع والـــذل والانكسار بين يدي الرب جل وعلا إذ صرخ المساعد محمد:

النور الأخضر يا قبطان النور الأخضر.

كاد المهندس الجوي أن يقفز من كرسيه فرحاً.

وكاد قبطاننـا أن يبكي من شدة فرحته وختم دعـاءه بـ الحمد لله الحمد لله الحمد لله لقد نزلت العجلة الأمامية أخيراً. الحمد لله.



الغرفة السوداء

مركز التدريب - جده

هل سمعتم بغرفة سوداء تطير في الهواء ؟

ستقولون : لقد سمعنا بالصندوق الأسود . فأقول ليس هو المقصود .

أوتقولون : إنها إحدىٰ الغرف الخفية في الطائرة . فأقول إنها ليست المقصودة أيضاً . بل هي غرفة العالم الآخر، وغرفة العالم العجيب .

ولكن ما هي تلك الغرفة ؟ وما شأنها وعالم الطيران الذي نتحدث عنه ؟

هذا ما سنعرفه في السطور القادمة إن شاء الله .

زرقة السماء تبدو صافية ونهر النيل قد امتد إلى الأمام لمئات الكيلو مترات ونحن هنا في غرفة القيادة نشاهد ذلك المنظر الجميل فالهدوء يعم الجميع ولا تسمع إلا صوت احتكاك الهواء بمقدمة الطائرة يتخللها محادثةٌ بين مساعد القبطان ومدير المراقبة الجوية في القاهرة ليعطيه التعليمات بالاتجاه جنوباً (١٦٠ درجة) والصعود إلى ارتفاع ٢٩ ألف قدم.

كانت ساعة يد القبطان «أسعد» تشير إلى التاسعة مساءً عندما كانت سرعة الطائرة تزداد حتىٰ إذا وصلت الارتفاع المصرح به زادت من سرعتها موجات الهواء الباردة في طبقات الجو العالية التي تشتد في فصل الشتاء حيث تصل سرعة الهواء على تلك الارتفاعات إلى ٢٠٠ كم في الساعة كما تَقِلُّ سرعته كلما اقتربنا من خط الاستواء جنوباً وذلك بسبب حركة الهواء الصاعدة والنازلة والتي فيها رحمةٌ للعالمين.

أطفئت إشارة ربط الأحزمة وبدأ كل بعمله المعتاد.

قال المساعد صالح: سنصل إن شاء الله إلى منطقة (الأقصر) [1] بعد (٢٠) دقيقة إن شاء الله فالرياح شديدة وسرعتنا زادت كثيراً ولهذا فإننا سنصل إن شاء الله قبل الوقت المحدد بـ $\frac{١}{٣}$ ساعه تقريباً وهذا فيه توفير للوقود يصل إلى ٣ أطنان تقريباً.

---

(١) مدينة كبيرة جنوب مصر تبعد عن القاهرة بحوالي ٧٠٠ كيلو متر.

هزَّ القبطـان (أسعد) رأسه مؤيـداً كلام مساعـده صالح بينما كـان يختلس النظـر إلى مكيف الطـائرة أو (مضخـة الهواء إلى داخل الطائرة رقم (١) التي تعطلت قبل قليل) ولكن بقيت الأخـرىٰ رقم (٢) تعمل بصورة طبيعية والأمور إلى الآن تسير بانتظام والحمد لله .

فجأةً أضـاءت إشـارة التحـذيـر إلى ارتفـاع في درجـة حـرارة المضخـة (رقم ٢) تنبئ بـوصـولها إلى درجة الاحتراق . وهنـا تـدخل الجهـاز (الاوتومـاتيكي) تلقـائياً وأعفىٰ تلك المضخـة من العمل . وعلى أثر هـذا تدخل جهـاز آخر تلقائيـاً وأغلق جميع منافـذ الطائرة الخارجيـة للمحافظـة على الأكسجين الموجـود داخل الطائرة إذ إنـه توقف المصدِّر الخارجي للأكسجين داخل الطائرة الآن .

كل هذا قد حصل في أربع ثوانٍ فقط ، الفعل ورد الفعل .

هذا كان عمل الأجهزة التي اخترعهـا الإنسـان ولكـن ما هو دور الإنسان الآن؟ لننظر!

صرخ القبطـــان : قنـــاع الأكسجين (وهـــو يخرج قنـــاع الأكسجيـــن ليلبسـه وأعطىٰ أوامـره المتـلاحقة بينما كـان المسـاعـد «صالح» ينفذ تلقائياً) . . .

القبطان : أخبر المراقب الجوي أننا سنخـرج ٢٠ كيلومتراً عن الممر الجوي إلى جهة الغرب وسنترك الارتفـاع ٢٩ ألف قدم وسننزل إلى ١٠ آلاف قدم .

وبينما كان القبطان «أسعد» يتكلم كـانت يداه تعملان . . .
فها هـو يقلل من قوة دفع المحركـات النفاثة ويسحب مقـابضها إلى الخلف بيـده اليمنىٰ بينما أدار مقـود الطائرة بيـده اليسرى إلى اليمين ودفعه إلى الأمام قليلاً وعندها بـدأت الطائرة بالنزول التدريجي . . . ولكن يجب النـزول بسرعة قبل نفـاذ الأكسجين والأكسجين الموجود الآن كميتـه محدودة، وسيستهلكه الـركاب بسرعـة ويجب المحافظـة عليـه قـدر الإمكـان ومنعـه من التسرب خارج الطائرة عبر المنافذ الخارجيـة وعلى هذا فيجب علينـا كسب الـوقت والنزول بسرعـةإلى طبقـات الجو السفلىٰ إلى (١٠ آلاف قـدم) لـذا كـان لا بـد من رفع الجنيحات التي فوق سطح الجناح الخلفي والتي تسمىٰ بـ (SPEED BRAKE) (كـابحـات السرعـة الهوائيـة) وهـذه الجنيحـات تعين الطائرة في النزول سريعاً من طبقات الجو العليا بأقصر وقت ممكن.

زيادة في السلامة فإن الطائرات مـزودةٌ بجهاز يعمل تلقائياً لكي ينـــزل أقنعـــة الأكسجين على كل كـــرسي لاستعمال الأكسجين الاحتياطي المعد استخدامه في حالات الضرورة كتلك.

وهنا مـلاحظة، وهي أن الأكسجين الذي يتنفسه ركـاب الطائرة هو نفسه الذي يدخل من الخارج عن طريق المضخات الهوائية التي هي أشبـه بـالمكيفات ولكنـه قبل أن يـدخل إلى الـركاب فـإنه يمـر بمراحل تصفيـة من الغبار والشـوائب وبخار الماء ثم تعدل حـرارته وذلك بخلطـه بهواء ساخـن يأتي من المحرك النفـاث ثم يـدخل إلى غرفة توزيع الهواء في الطائرة. ثم يتـوزع عبر أنابيب خاصة تتفرع من

تلك الغرفة لتصب الهواء في داخل الطائرة عبر فتحات سقفية فوق الكراسي.

وبعدما أضيئت إشارة ربط الأحزمة ومنع التدخين وأضيئت المصابيح الخارجية للطائرة كانت الطائرة تشق طريقها عائدةً إلى مطار القاهرة إذ إن ذلك هو القرار الحكيم ولكي يتم إصلاح الطائرة أيضاً.

* * *

وعندما وصلت الطائرة إلى ارتفاع ١٠ آلاف قدم نزع كل من أسعد وصالح قناع الأكسجين من على وجهه وأخذا بالاستعداد للهبوط في مطار القاهرة.

أخذ المساعد صالح يُعِدُّ أرقامه وحساباته فها هو يسجل درجة الحرارة واتجاه الهواء في المدرج ومقدار الضغط الجوي، ووزن الطائرة في الهبوط ليحسب سرعة الهبوط للطائرة ويشار إلى تلك الأرقام على الأجهزة التي أمامه.

قال المساعد صالح: قبطان أسعد!

التفت القبطان أسعد مستفهماً: ماذا؟

إن وزن الطائرة يزيد عن المصرح به بـ ٨ أطنان عند الهبوط.

رد القبطان أسعد: كنت أتوقع ذلك.. اطلب من برج مراقبة مطار القاهرة إذناً بالذهاب إلى الصحراء الغربية لإفراغ بعض ما لدينا من وقود لإنقاص الوزن.

وبعد عشرين دقيقة من إفراغ الوقود في الصحراء عادت الطمأنينة إلى المسافرين بعد أن تحدث اليهم قبطان الطائرة وطمأنهم وحمد الله على السلامة.

وها هي طائرتنا تتجه إلى المدرج رقم (٥) للهبوط.

ثم ها هي الجنيحات الأمامية والخلفية تبسط شيئاً فشيئاً لزيادة القوة على الرفع ولتقليل سرعة الطائرة إلى أدنى سرعة للتقليل من سرعة احتكاك العجلات بالأرض.

وها هي العجلات تنزل . . .

قال المساعد : كلاّ إنها لم تنزل !! .

القبطان : ماذا ؟ !! لماذا لم تنزل ؟ ! ؟ !

(ارفع العجلات مرةً أخرى يا صالح). يقول القبطان أسعد .

رفع المساعد صالح العجلات إلى الداخل مرةً أخرىٰ .

(أنـزلها مـرةً أخـرى) . . يقول القبطـان أسعـد هـذا وعينـاه مركزتان على مؤشر هبوط العجلات الضوئي الأخضر.

صالح : لقـد نزلت العجلات اليمنىٰ الخلفية والأمـامية فقط أما العجلات اليسرى فلا زالت مرفوعة وضوء إشارتها ما زال أحمر. *

الطـائرة تقترب بسرعة من المدرج الخامـس ولم يبق أمامهـا إلا مسـافة ٣ كيلـو مترات وهذا يعنـي بحساب سرعـة الطائرات ثـوانٍ عديدة لا تتجاوز الدقيقة الواحدة قبل الهبوط .

ولكن هل ستنــزل الطــائرة وبعض من عجــلاتها مـــا زال مرفوعاً؟ .

* * *

* يعني لم تنزل نزولاً كُلياً.

دون تردد دفع القبطان أسعد مقابض الدفع إلى الأمام فزأرت المحركات النفاثة بأعلىٰ صوتها ورُفِعَتْ الطائرة بقوة دفعها إلى الأعلى وتلاحقت الأوامر من القبطان مرةً أخرىٰ . . .

القبطان : العجلات إلى أعلىٰ .

(والمساعد يردد خلفه مع التنفيذ) :

العجلات إلى أعلىٰ .

القبطان : الجنيحات إلى الداخل .

المساعد : الجنيحات إلى الداخل .

القبطان : أعلِم برج المراقبة أننا سنصعد إلى ٣ آلاف قدم لمعالجة مشكلتنا ونريد اتجاهاً غربياً لمسافة ٤٠ كم ليتسع لنا الوقت في علاج المشكلة .

أجاب موظف برج المراقبة : أعانكم الله على تلك المشكلات للطائرات ووفقكم الله في حلها ، مسموحٌ لكم بالاتجاه ٢٧٠ درجة غرباً والمنطقة الغربية محجوزة لكم ، ومتى انتهيتم من حل مشكلة العجلات أخبرونا فنحن بانتظاركم وسنخبر الجهات المسؤولة بتجهيز سيارات الخدمة اللازمة لذلك . وفقكم الله .

إن الوصول إلى الأرض هو محل الأمان عند حدوث المشكلات للطائرات في الجو ولكن إذا كان اللجوء حتى إلى الأرض أمراً متعذراً فهذه مشكلة كبيرة جداً .

وهنا درس عظيم حريٌّ بكل إنسـان أن يتأمله وهو أن يتخيل نفسه أنه مرفوض من أهل السماء وأهل الارض ! فأين يذهب ؟

هنـا يجب أن يعـود الإنسـان إلى نفسـه ويجعل لها محطـات يحاسب فيهـا نفسـه على ما فعلت قبل أن يحاسبـه جبـار السماوات والأرض . وصدق عمر بن الخطاب رضي اللـه عنه الذي كان يوصي رعيته بقوله : «حاسبوا أنفسكم قبل أن تُحاسبوا» .

نعود إلى قبطاننـا ومساعده لنجد أنهما قـد أخذا الأمر على غير مـا نتصـوره من الانفعـال الشـديـد والـرهبـة والخوف من الارتطـام بالأرض ، وذلك بسبب أن تصميم الطـائرات قد تطـور إلى درجة أن المشكلات التي كـانت تحصل للطائرات قـديماً أصبحت لا يُعبأ بها إذا حصلت الآن بسبب التطور التقني للأجهـزة ، وهذا يدل على أن الاحتياطات المتخـذة للسلامة قد تطـورت إلى الأفضل بدرجةٍ كبيرةٍ جداً جداً .

وإذا تأملنا حـوادث الطائرات التي تحصل هـذه الأيام وقـرأنا الدراسات الميدانية الفاحصة عنها نجد أنها تقول . . .

«إن الأعطـال الفنيـة للطـائرة لا تشكـل خطـراً إذا مـا قـورن بـالمسببـات الأخـرىٰ وذلك بسبب تطـور نظـام صيـانـة أجهـزة الطـائرات ، وأن مـا يقـارب من ٧٦٪ من حـوادث الطـائرات التي حصلت في الخمس سنـوات الأخيرة هي بسبب الإنسـان نفسـه» اهـ .

بعد عشر دقائق كان القبطان ومساعده قد أنزلا العجلات مرةً أخرى بالطريقة الاحتياطية وتأكدا منها وها هما الآن يتجهان إلى المدرج رقم (٥) مرةً أخرىٰ للهبوط وقد بسطا الجنيحات وأشعلا الأنوار الخارجية.

فجأةً ينتشر دخانٌ في داخل الطائرة بسبب حريق شبَّ في غلاية القهوة التي في الدرجة الأولىٰ بسبب تسرب بعض السوائل إلى أسلاك الكهرباء المجروحة التي في ظهر الفرن.

ونحن هنا ماذا نتوقع هل يقوم القبطان من مكانه لإطفائها أو يرسل مساعده «صالح» ليستعمل طفاية الحريق التي خلفه ؟ لا هذا ولا ذاك. بل سيقوم بذلك العمل المضيف المؤهَّل والمدرَّب على ذلك . .

فها هي الكهرباء تفصل أولاً ثم تُستعمل طفاية الحريق بعناية فائقة لإطفاء مصدر النار وأثناء ذلك يُعلم القبطان بالمشكِلَةِ وكيف حُلَّت ويُكتبُ تقريرٌ بذلك بعد الهبوط ليطلع عليه موظفو الصيانة الفنيون.

* * *

بعـد أن هبطت الطائرة بسـلام وتوقـفت تمَّ إصـلاحـهـا وإعدادها للإقلاع مرةً أخرى خلال ١٠ ثوان فقط.

وبعـد عشر ثـواني فقط كانـت الطائرة تجري مـرةً أخـرىٰ على مـدرج مطار الـرياض الـدولي، وكعـادة مساعـد الطيار عنـد كل إقلاع فإنه ينادي بالسرعات التي يشير إليها مؤشر عداد السرعة .

. . السرعة الأولىٰ V1 . . . .

. . سرعة الإقلاع . . . . VR . . . .

فجأةً صَرخ مساعد الطيار: المحرك يحترق !!

هنـا جذب القبطـان مقـود الطـائرة إليه وبـدأت الطـائرة في الصعود.

القبطان : ارفع العجلات.

المساعد : العجلات إلى أعلىٰ.

القبطان (وهو يتحكم في توازن الطائرة) : لقد اشتعلت النار في المحرك رقم (٢) وعلى ذلك فإني سأغلق مقبض الدفع الخاص به واستعمل طفايـة الحريق رقم (٢) لرش الـرغوة داخل غـرفة احتراق المحرك بعد إغلاق صمام الوقود وفصل تيار الكهرباء عنها. وبذلك يكون المحرك رقم (٢) قد توقف وفقدت ٥٠٪ من قوة الدفع للطائرة وبهذا ستكون سرعتنا بطيئة وتوازن الطـائرة قد اختل ونحتاج تعديل زاوية الزعنفة الرأسية لضبط التوازن الأفقي لها.

(وبعـد أن تمت معالجة تلك المشكلـة بالمسـاعدة مع صـالح

وأطفئت النـار والتي هي الخطـر الأكبر في كل مكـان، كان القـرار بعد حدوث النار هو الهبوط حالاً)

وعنـدما كـانت الطـائرة تحاول العودة مـرةً أخرى للهبـوط في مطـار الريـاض متأرجحـةً في الهواء بسبب الـدفع النفاث من جهـة واحدة فقط ومحاولة ضبط توازنها بواسطـة الزعنفة الرأسية ، انفصل مولـد الكهرباء رقم (١) وهـذا يعني أن جميع الأجهزة الكهربـائية في الطائرة قد تعطلت فلن تستطيع الآن معرفـة طريقها وقراءة عدادات الملاحـة الجويـة بسهـولـة إلاّ عـن طـريق أجهـزةٍ تُعـدُّ على رؤوس الأصابع مهمةٌ جداً لتسهيل وصولها إلى الأرض وهي :

جهاز واحد للاتصال بعد أن كانوا ستة .

وبوصلة واحدة بعد أن كانوا ست .

وجهاز ملاحة واحد بعد أن كانوا أربعة .

وجهاز معرفة التوازن بعد أن كانوا ثلاثة .

بالإضافة إلى بعض الأجهزة الأخرىٰ البسيطة .

وكل هـذه الأجهـزة تستمـد قـوتها الكهربـائيـة من بطـاريـة احتيـاطية في الطـائرة تكـون فيها دائماً لمثل تلك الحالات الصعبـة . وعُمْرُ تلك البطـارية لا يتجـاوز الثلاثين دقيقـة . بمعنىٰ أوضح إنه يجب النزول حالاً وفي أقرب وقت قبل نفاذ البطارية الاحتياطية .

قـال القبطان : اطلب يـا صـالح من الـرادار أن يوجهنـا إلى المطار فأجهـزتنا قد تعطلت وليكن هـذا بسرعة وتأكَّـد من إخبارهم بمشكلتنا .

امتثل المساعد صالح للأمر ونفَّذ ما طُلب منه وأعيدت عملُ نفس الواجبـات لإعداد الطائرة للهبوط، إلى أن هبطت الطـائرةُ بعد ١٠ دقائق بسلام والحمد لله.

أُصلح من شأن الطائرة مرةً أخـرى خـلال ١٠ ثوان فـقط وها هي مرةً أخـرى تطير في سـمـاء بلاد الباكستـان لتَواجه مشكلات جديدة وظروفٍ جوية صعبة تُمتحن فيها قدرة الطيار علىَ اجتيازها.

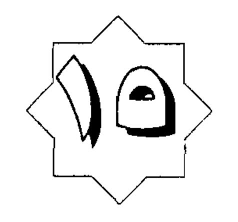
* * *

ولكن أين الحديث عن الغرفة السوداء؟

إن الغرفة السوداء تلك هي عبارة عن جهازِ تدريبٍ ألكتروني مشابهٍ لغرفة قيادة الطائرة التي يطير عليها الطيار ويسمىٰ بالإنجليزية (SIMULATOR)، وهي عبارة عن غرفة قيادةٍ فقط تتحرك على ثلاثة محاور أساسية، الأفقي والرأسي والانعطافي، وهي مثبتةٌ على الأرض وموصولة بـ آلاف الأسلاك الكهربائية المتصلة بعقول ألكترونية وأجهزة تصوير تحكم وتغذية المعلومات المراد عملها بها. كما أن بها لوحة أزرارٍ وشاشةٍ خلفية يتحكم بها المدرِّب الذي يريد تدريب الطيار فيها.

وعلى هذا فإنك إذا قمت بزيارة مركز تدريب للطيران في أي معهد من المعاهد الجوية ودخلت إلى غرفة القيادة المسماة بـ (Simulator) فإنك لن تستطيعِ أن تميز الفرق بينها وبين غرفة قيادة الطائرة الحقيقية، وخاصةً إذا حَلَّقَتْ في الهواء ورأيت السماء والغيوم في الشاشة التي أمامك (أي أمام الطيار) كما أنك تستطيع أن ترىٰ القمر وهو محاق والنجوم من حوله فضلاً عن الأنهار المعروفة والجبال ومباني عواصم المدن العالمية. وتجد نفسك والمدرب والطيارين تنتقلون بين مطارات العالم من القاهرة إلى الرياض إلى كراتشي بضغطة زرٍ واحدةٍ من لوحة التحكم الخلفية التي يجلس إليها المدرب خلف الطيار. وعلى هذا فإنك لا تشعر بالفرق إلاّ فارق الوقت وكل شيء يمكن إصلاحه بسرعة فائقة بضغطة زرٍ كما أسلفنا

ولك أن تتأمل آثـار قدرة الخالق عز وجل الـذي خلق العقل الذي صنع هـذه الغرفة والتي تسمـىٰ بالغرفـة السوداء التي تطير في كل سماء .



وحش من وراء التلال

كابتن أنس القوز

ابها - السعودية

كثيراً ما نشاهد في فصل الصيف دواماتٍ هوائيةٍ تدورُ حول نفسها محدثةً دائرةً من الأوراق المتناثرة وعموداً غير مستقيم من الغبار وبعض الأتربة، وهذه تتكون عادة بين التلال وفي الصحارىٰ. وهي تدور دائماً بعكس عقارب الساعة وذات ضغط منخفض في وسطها (بمعنىٰ آخر إنها جيب مُفرغ من الهواء يؤثر على المنطقة التي يمر عليها).

وقصتنا هذه تدور أحداثها في مطار المصيف الجميل «أبها» في أحد فصول الصيف الحار حيث يذهب الناس هناك طلباً للجو اللطيف المنعش.

بعد أن هبطت الطائرة القادمة من الرياض في مطار أبها الذي يمتاز بهوائه العليل وزرقة سمائه الصافية سارت إلى الموقف الخاص بها حيث كان بانتظارها موظف الصيانة المسؤول عن فحصها على الأرض وزميله الآخر المسؤول عن تعبئتها بالوقود اللازم. أما موظفوا الحركة فهم فعلاً اسم على مسمىٰ حيث إن عملهم يختص بـ تنظيم حركة سير الركاب من الطائرة إلى صالة المطار أو العكس.

وبعد أن أطفئت محركات الطائرة وتأكد كلٌّ من القبطان ومساعده من إغلاق جميع المفاتيح الخاصة بالتشغيل التفت القبطان «أبو أحمد» إلى مساعده «سامي» قائلاً :

الحمد لله لقد أتممنا ٤ رحلات طيران اليوم وبقيت الرحلة الخامسة إلى مطار جدة.

أجاب مساعده «سامي» وقد أمال ظهر كرسيه إلى الخلف قليلاً ومدَّ رجليه بعض الشيء : بدأت أشعر بالتعب ولعلي أسترد نشاطي بعد وجبة الغداء التي تسخن الآن في الفرن.

قال القبطان مازحاً : ما زلت شاباً يا سامي والشباب لا يتعبون.

قال سامي : لا تنس يا أبا أحمد أن السفر قطعة من العذاب.

أجاب القبطان : وهو ينظر إلى ساعته ويهز رأسه (موافقاً) صدق رسول الله، صدق رسول الله صلىٰ الله عليه وآله وسلم.

من الأمور التي تـؤخذ بالحسبان الدقيـق في المطارات الجبلية أمثـال مطــار أبها والباحة والطائف وغيرها هي دقة الحساب لمعرفة الحمولة القصوىٰ من الركاب والمسافـرين بجانب الحمولة الدنيا من الوقـود آخذيـن بالاعتبار العـوامل الجويـة والطبيعية بـالمطار، إذ إن الحســاب يكـون دقيقـاً جــداً ومحدوداً في الـوزن المحمـول على متن الطـائرة، وذلك بسبب أن قدرة المحـركـات النفـاثة في الـدفع ورفع الطائرة في المطارات المساوية في ارتفـاعها لمستوى سطح البحر أقدر بكثير منهـا عن المطارات التـي فوق الهضـاب الجبليـة أمثال مطـار أبها، وقد يصل الفـرق في قدرة الطائرة على حمل الأوزان إلى عشرة أو عشرين طنـاً وذلك بسبب الاختلاف في درجـة الحرارة وكثافـة الهواء الذان هما أكبر عـاملين أساسيين يـؤثران في قدرة المحـركات النفـاثة على الدفع والرفع.

وبينما كـان سـامي يتنـاول غدائه كـان القبطـان «أبـو أحمد» يحسب الحمولـة القصوىٰ للطـائرة على آلةٍ حاسبـة صغيرة اعتاد على حملها في جيبـه. فالحرارة نسبياً عاليـة والرياح متقلبة وخفيفـة وعدد المسافرين قـد غطىٰ عدد مقاعد الطائرة وكـذلك وزن الوقود الأدنىٰ كلّها أمور يجب معرفتها لعمل تلك الحسابات.

وجاء موظـف الحركة على عجل وهو ينتظر نتيجـة الحسابات التي بموجبها يشحن ما استطاع من مسافرين وأمتعة على متنها.

قال القبطان وهو مقطب الحاجبين بسبب الحسـابات المتتالية والمتغـيرة: لا أستطيع أن أحمل أكثر من واحد وعـشرين طناً اليوم

فـالحرارة عاليـة نـوعاً مـا ، ولقـد حاولت الاستفـادة من تغيير اتجاه المدرج نظـراً لهدوء الـريـاح واستعمال الـدفع الأقصىٰ للمحـركـات والتقليل من زاويـة قـلابـات الجنـاح الخلفيـة ولكن لا فـائدة فهذا أقصىٰ ما تستطيع حمله طائرتنا هذا اليوم .

أجاب مـوظف الحركة كعـادته : جـزاكم الله خيراً وأعـانكم سنبدأ بإرسال الركاب إلى الطائرة بعد عشر دقائق ، إن شاء الله .

أجـاب القبطـان وهـو ينظـر إلى «سـامي» الـذي أوشك على الانتهاء من صحن سلطة الخضار بسمك السلمون المدخَّن :

لا بأس عشر دقـائق تكفي إن شـاء الله ونكـون أثنـاءها قـد أخذنا ما يكفينا من وقود وأقفلنا جميع خزانات الأجنحة .

* * *

الأمور تسير بانتظام والمسافرون يصعدون الطائرة جماعات متتالية يقدمهم أطفالهم ، فالأطفال أسعد الناس بالسفر فهم ينطلقون أمام ذويهم فرحين ولم لا يكونوا فرحين وقد ألقوا جميع مسؤولياتهم على عواتق غيرهم .

وأبواب مخازن الأمتعة الخارجية قد أغلقت وأخيراً تم توقيع ورقة كشف الحمولة من قبل القبطان «أبي أحمد» وأمر بإغلاق أبواب الطائرة ليبدأ بتدوير المحركات .

وبعد أن تم تدوير المحركات ، أُخِذ إذنٌ من برج المراقبة بـ السير على أرض المطار إلى بداية المدرج رقم ٣١ .

كانت الطائرة تسير ببطء إلى بداية المدرج وقد مُدَّت جنيحاتها الخلفية إلى الدرجة الأولى فقط وعُمِلت الحسابات لمعرفة القدرة التي ستُستخدم والطاقة الهائلة التي سيُحصل عليها من دفع المحركات النفاثة ووضعت أرقام تلك الحسابات على بطاقة كبيرة الأرقام والحروف ليسهل قراءتها لكل من الطيارين ، تُوضَعُ في المقدمة بجانب الأجهزة الأمامية .

كان يسود غرفة القيادة شعور صامت بينما كان كل من الطيارين ينظر إلى التلال الجبلية المحيط بالمطار ولسان حاله يقول : ما أشد قسوة الطبيعة وما أقدر الخالق الذي فطرها .

هـا هي الطـائرة تستقيم على عتبـة المدرج بقيـادة «أبي أحمد» وقـــــد أضيئت الأنوار الخارجية وشُغِّل رادار الطائرة الكاشف عن الطقس الغير متـوقع وأشعلت القـادحـات المستمرة في المحـركـات لضمان عدم انطفـاء المحركات فجأةً عند الإقـلاع، كما شُغِّلَ راصد الطـائرةِ الـراداري، وأُعلن للجميع بـأخـذ مقـاعـدهم استعـداداً للإقلاع.

من برج المراقبة أخذ الإذن للطـائرة بالإقلاع والاتجاه إلى مدينة القنفذة غرباً ثم شمالاً إلى مدينة جدة.

قبل كل انطلاقة طائرة من أرض مطارٍ ما.. لك أن تسأل أي طيـار في العـالم: ما هـو شعـورك أيها الطيـار عند الإقـلاع أو عنـد الهبـوط؟ وهذا سـؤال يسألـه كثير من النـاس ولكن بصورة أخـرىٰ وهي...

أيها أكثر صعوبةً الإقلاع أم الهبوط؟

أو أيها أكثر خطورةً الإقلاع أم الهبوط؟

وهذا يدل على الشعور الفطري بأهميـة تلك المرحلة من حركة الطـائرات، لهذا تجد أنّ المسافـرين أشـد ما يكـونـوا انشداداً وأكثـر هدوءً في تلك المرحلتين.

نعود إلى شعـور الطيارين في تلك المرحلة، إنها أشدَّ مـا تكون عليه مـن الانتباه والتحفز لأي خلـل يحصل أثناء الإقـلاع أو الهبوط إذ إنها مرحلة مهمةٌ جداً جداً يجب أن تكون ردود الفعل فيها سريعة

عند حدوث أي طارئ.

«بسم الله توكلنا على اللـه . . . » . . . (دعاء اعتاد القبطان أبـــو أحمد أن يقوله قبيل كل إقلاع) . . ودفع مقابض التحكم إلى الأمام لزيادة دفع المحركات النفاثة.

ازداد هـدير المحـركـات النفاثـة بـالرغـم من صغر حجمهـا فصـوتُها يصُمُّ الآذان عنـد تشغيلها فما بـالك بها عنـد زيـادة دوران مراوحها للإقلاع! إن الصوت يتضاعف بشكل رهيب جداً أشبه ما يكون بصوت الرعود والصواعق.

موظف برج المراقبة يرىٰ الطائرة وهي تبدأ بالتسارع على أرض المدرج وهو منظـر اعتاد عليـه بسبب وظيفته، أليس هـو مراقب لما يحصل في منطقة المطار سماءً وأرضاً؟

لذا تراهُ لا يرفَعُ ناظريـه عن الطائرة حتى يرى أنها قد غادرت الأرض وتعلقت في الهواء لكي يستطيـع أن يسمح لطـائرة أخـرىٰ بـالهبوط بعـدهـا أو إقلاع طـائرة أخـرىٰ بعـد أن تكون قـدْ أمضت دقيقتين من إقـلاع الطائرة الأولىٰ لكي تهدأ الأمـواج الهوائية اللـولبية التي تتشكل من أطـراف أجنحتها التي تسبب إربـاكاً للهـواء الذي فوق المدرج الـذي بدوره يـؤثر على تـوازن الطائرة الثـانية المقلعـة مما يعكس هذا الإرباك شعوراً غير مريحٍ للمسافرين عليها.

إنها مرحلة الإقلاع . . .

نعم إنها مـرحلـة يُسعىٰ فيهـا إلى تعليق الطـائرة في الهواء بـالاستعـانـة بقـدرة ربانية باستخدام الأجهزة التي سخرها الله سبحانـه وتعالىٰ للطيـار ولو لم يسخـرها اللـه سبحانـه وتعالى لـه لما خدمتـه، ولهذا فإنه من شكـر المسافـر لتلك النعمة «طيـاراً كان أم راكباً عـادياً» أن يُسبِّح اللـه ويشكر لـه فضله في السفـر، ولهذا جاء ذلك الدعاء العظيم. . . .

الحمد لله　　الحمد لله　　الحمد لله

الله أكبر　　الله أكبر　　الله أكبر

«سبحان الـذي سخر لنا هذا ومـا كنا له مقرنين و إنـا الى ربنا لمنقلبون».

اللهم إنـا نسألك في سفرنـا هذا البر والتقوىٰ ومن العمـل ما ترضىٰ، اللهـم هوِّن علينا سفـرنا هـذا واطوِ عنا بعـده، اللهم أنت الصـاحب في السفـر والخليفـة في الأهل، اللهـم إنـا نعـوذ بك من وعثاء السفر وكآبة المنظر وسوء المنقلب في المال والأهل والولد.

دفع القبطـان مقابض الـدفع إلى الأمام وسـاد الجميع صمتٌ وتـوجس، إنها مرحلـة الإقلاع الحاسمـة فالصمت يجب أن يسـود والأعنـاق مشرئبـة والعيـون تقرأ الأرقـام التي تشير إليهـا العـدادات بسرعة وتقارن بينهـا والأصابع تقبض على مكابح الدفـع بتوازن وقوة والآذان مصغية إلى أيـة حركـة أو صوت غير اعتيـادي في الداخل أو الخارج وحدقة العين يـزداد اتساعها في تلك المرحلة (لـزيادة التركيز

في استعمال الحواس) وكذلك دقات القلب فإنها تزداد نسبة غير ملحوظة وكذلك معدّل التنفس في الرئتين بالإضافة إلى زيادة إفراز هرمون الـ (أدرينالين) [1] الذي هو سبب في زيادة معدل عمل تلك الأجهزة، لذا فإنه لا غرابة أن تجد المسافرين والملاحين بعد وصولهم من السفر يشعرون بإرهاق وتعب وذلك بسبب زيادة الإفراز في ذلك الهرمون بسبب زيادة التوتر.

انطلقت الطائرة مسرعةً، والمنظر الخارجي من داخل غرفة القيادة مثير للدهشة فالأرض تبدو سريعةً، والمصابيح التي على جانبي المدرج يخيل إليك أنها تجري بسرعة متعاقبة وفي خط مستقيم، وسرعة دوران المحركات النفاثة يصل إلى ٩ آلاف دورة في الدقيقة تقريباً وحرارة الهواء العادم منها تصل حرارته إلى ٦٠٠ درجة مئوية وأما القدرة على الدفع فإنها تصل إلى ٣٠ ألف رطل لطائرة البوينج ٧٣٧ أما طائرة الجامبو ٧٤٧ فتصل قدرة الدفع فيها إلى ١٩٢ ألف كيلو، ولك أن تتخيل تلك القوة الهائلة التي ترفع تلك الأوزان العظيمة.

ها هي الطائرة تجري بسرعة ومؤشر عداد السرعة قد اقترب من رقم السرعة الأولى إنها لحظة حاسمة . . . وفجأة قال مساعد القبطان: V_1 (في ون) [1] مما أعطى شيئاً من الارتياح النسبي للقبطان وهو الآن ينتظر مؤشر عداد السرعة أن يصل إلى V_R (في آر) وهي السرعة التي بموجبها يستطيع أن يرفع الطائرة من الأرض لتبقى معلقةً في الهواء وتسمى سرعة الإقلاع.

ماذا بعد الـ (V_R)

إن عقرب ثواني الساعة الذي هو بجانب عداد السرعة يسابق في دورانه مؤشر عداد السرعة فالوقت سريع والثواني تجري في تتابع والأحداث التي يتوقعها كل من الطيارين محتملة في هذه الفترة بالذات أي ما بين الوصول من السرعة الأولىٰ إلى سرعة الإقلاع . .

ثم وصل المؤشر إلى الـ V_R (سرعة الإقلاع) وهذه بدورها أعطت شيئاً من الارتياح النسبي للقبطان بعد أن سمعها من سامي بصوت مسموع : (V_R)

بدأ «أبو أحمد» يجذب مقود الطائرة الذي أمامه إليه كي يزيد من زاوية الأجنحة الأمامية المقابلة للهواء وذلك بخفض ذيل الطائرة عن طريق حبال معدنية متصلة بالمقود الذي جذبه .

وأخيراً ارتفعت الطائرة في الهواء والحمد لله ، ولكن بقي شيء مهم جداً ألا وهو الوصول إلى السرعة الثانية $(_2V)$ بعد أن تعلقت الطائرة في الهواء لكي تضمن بذلك الاستمرار في الصعود وعدم ارتطامها بالمباني والجبال التي أمامها على استقامة اتجاه مدرج الإقلاع .

وحينما بدأت الطائرة في الصعود حدث أمر عجيب تقف عنده جميع الحيل البشرية عاجزةً عن اتخاذ أية رد فعل .

ما أن وصلت الطائرة إلى سرعـة الإقلاع وطارت في الهواء نحواً مـــــن عشرة أمتار عمودية حتىٰ خرج من خلف التلال المجاورة للمطـار دوامـةً هوائيـةً سريعـة الـدوران سريعة في تجاوزهـا مـدرج الإقلاع ممتدةً من الأرض إلى ارتفـاع يصل إلى خمسين متراً قد جرفت معها مـا استطاعـت حمله من غبـار وأتربـة وأعشاب جـافة وأوراق متنـاثرة قـادمـةً تهرول بكل جبروت وتحدٍ ولسـان حـالها يقول : أنـا الوحش الـذي يرهبه الطيـارون، أنا منطقـة الضغط المنخفض، أنا إذا كبرت يسمونني إعصاراً، أدمِّر كلَّ شيءٍ بأمر ربي.

إنها دوامـة هوائيـة وحشيـة يكثـر وجودهـا في المنـاطق الحارة وخاصةً في المنـاطق المختلفة الارتفاعات وهي مـوجودة في كل مكان ولكن حدتها تختلف بحسب العوامل المكونة لها.

خرجت الـدوامة من خلف التلال مسرعـة وضربت بدورانها السريع طـرف جنـاح الطـائرة فـأربكت تـوازنها بسبب جيب الهواء السـاخن الذي يـدور في وسطهـا، فأخذت الطـائرة تتأرجح بعنف وأخـذت تتردد في الصعـود إلى الأعلى بسبب الجيـب السـاخن، بل أخـذت سرعتها تقل وعـداد السرعة يشير القهقـري وأخذ يتنـاقص وهذا يعني النزول مرةً أخرىٰ إلى الأرض !.

ولكن كيف يمكن النزول وقـد أصبحت الطائرة فـوق الوادي الـذي يلي نهاية سيـاج المطار ؟ زد على ذلك الأمـر المفزع، الصـوت القوي الذي صـدر من جهاز إنذارٍ في غرفة القيـادة يقول : لا تنزل

. . لا تنزل . . لا تنزل !

استمر الجهاز الإلكتروني في تحذيره بصوتٍ عالٍ :

. . . لا تنزل . . . لا تنزل . . . لا تنزل !

ولكن طائرتنا المسكينة كانت تتأرجح بعنف وشدة . . .

ونحن هنا نسأل : من يريد النزول الآن ؟

- هل هذا وقت نزول أم صعود وهروب من صخور الجبال الوعرة؟

إن جهاز الإنذار هذا صمم بحيث يحسب أرقاماً عديدة ويقارنها بين بعضها ليعطي إشارة التحذير (لاتنزل). فهو يحسب :

١ ـ سرعة الطائرة .

٢ ـ وزاوية الجنيحات الخلفية .

٣ ـ معدل صعود الطائرة في الدقيقة أو هبوطها .

٤ ـ زاوية الجناح من الأمام مع الهواء المقابل له .

٥ ـ ارتفاع الطائرة عن الأرض .

٦ ـ وضع العجلات هل هي في نزول أم في دخول .

ثم يقارن بينها ضمن حسابات مبرمجة في الحاسب الآلي ثم يتكلم الجهاز بصوت إنسان يحذر ويقول : (لا تنزل)، إذا ما دخلت الطائرة في مجال منطقة الخطر.

نعود إلى طائرتنا مرةً أخرىٰ التي فقدت توازنها في الهواء لنسمع كلمة التحذير . . . .

لا تنزل . . . لا تنزل . . .

ولوهلـة تجمد الـدم في العروق واشتـدت الأعصاب واتسعت الأحداق مرةً أخرىٰ أكثر من ذي قبل . . .

ولك أن تسأل أي طيـار في العـالم . مـاذا ستفعل في تلك اللحظة ؟

سيقـول لك : الصبر والانتظـار لما سيحصـل لأن الأمـر قـد خرج من السيطرة عليه من قبـل المخلوقين وبقيت قدرة رب العالمين التي هي الأولى والآخرة ولكن أكثر النـاس لا يعلمون . وصدق الله العظيم الذي يقول :

﴿أولم يروا إلى الطير فوقهم صـافاتٍ ويقبضن ما يمسكهن إلاّ الرحمن إنه بكل شيءٍ بصير﴾ .

ما يمسكهن إلاّ الرحمن ولا يمسك أي شيء في السماء إلا رب العالمين وما يمسك طائرتنا هذه من السقوط إلا رب العالمين .

إن القبطان أبا أحمد ينتظر رحمة رب العالمين

إن مساعده سامي ينتظر رحمة رب العالمين .

إن جميع المســافـريـن ينتظـرون رحمة رب العــالمين صغيرهم وكبيرهم شبابهم وشيبانهم .

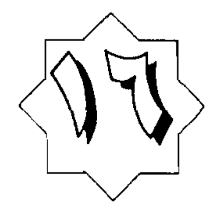
من إله غير اللـه ينقذهم مما هم فيه ؟ لا أحـد بل إنه الله رب العالمين.

ومرّت لحظـات صمت رهيبة فُقـد فيها السيطـرة على الطائرة بـالرغم من الإمسـاك بمقود الطـائرة بقوّة وهي تتأرجح من الضربـة العنيفة التي تلقتها من الدوامة الهوائيـة وتعالت صيحات الاستغاثة من المسافرين وصراخ النساء فالشعـور المحدق بالخطر يلف الجميع ولكن إلى متى ؟

جـاءت رحمة رب العـالمين (ولم تكن غـائبـة من قبل) لتحمل هذه الطائرة بعناية ربها في الهواء مرةً أخرىٰ بعيدةً عن سقوف البيوت وقمم الجبال التي أمامها فتراها كطـائرٍ أُطلق سراحَهُ من شِبَاكٍ ثقيلة قيـدته، فـاسترد قبطاننـا ومسـاعده أنفـاسهما التي نسياهـا في تلك اللحظات العصيبة كما عادت الطمأنينة إلى المسافرين المصطافين.

وحينما أُدخِلَتْ عجـلات الطـائرة زادت سرعة الطـائرة أكثـر بسبب تقليل احتكـاك الهواء بها كما أُدْخِلـت الجنيحـات الإضـافيـة الأماميـة والخلفية ضمن الجناحين الأسـاسي لكي يُتمكن من زيادة السرعة أكثـر، ولك أخي القارئ أن تتخيل مدى الشعور بـالسعادة ومـؤشر عـداد السرعـة يصل إلى السرعـة الثـانيـة ($_2$V) ويتعـداهـا بعشرات الأرقام إلى السرعة المطلوبة في الممرات الجوية العالية.

فسبحان من رفع السماء بغير عمد، هـل يعجزه رفع طائرة لا تساوي شيئاً في ملكوته عز وجل ؟ !.



عطل في الجناح

كابتن صالح

تبوك - السعودية

كما أن الجناحين مهمان لأي طائر يطير فإن الطائرة الحديدية تعتمد على جناحيها اعتماداً كليّاً بعد الله سبحانه وتعالىٰ في الإقلاع والهبوط. وبالرغم من الفحوصات الكثيرة والدقيقة التي يجريها الفنيون المختصّون بعد كل رحلة على أجزاء الطائرة المتحركة مثل الجنيحات والزعنفة والعجلات والأبواب والمحركات للتأكد من صلاحيتها وجودة كفاءتها وعدم تعطلها، إلاّ أنه تبقى مسألة «الأجل» فإن لكل شيء أجلا .. فكما أن الإنسان له أجل، كذلك الأجهزة التي صنعها الإنسان بتقدير الله، لها أجل معين.

وقصتنا هذه تدور أحداثها فوق مدينة تبوك في ساعة متأخرة من الليل . . .

دقت الساعة معلنةً الحادية عشرة ليلاً . . إنها ليلة هادئة، والأبناء الثلاثة يغطون في نوم عميق، بينما كان أبوهم (القبطان محمد) يقود سيارته «المازدا» إلى مطار جدة حيث مكتب العمليات الجوية، وبعد ربع ساعة تقريباً أوقف القبطان محمد سيارته في المكان المخصص لها ثم دخل مكتب الترحيل الجوي حيث إن عمله يبدأ من هناك.

القبطان «محمد» : السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

الموظف «إسماعيل» : وعليكم السلام ورحمة الله وبركاته.

محمد : هل كل شيء على ما يرام ؟

إسماعيل : نعم والحمد لله، وجميع الأوراق اللازمة لرحلتكم عند مساعد الطيار «سعد» الجالس هناك. (مشيراً إلى أحد الطيارين الذين انتشروا في أرجاء مكتب الترحيل الجوي ليجهزوا المعلومات اللازمة لرحلة كلٍ منهم).

كان مساعد الطيار سعد مشغولاً بإعداد أوراق الرحلة اللازمة وقراءتها، وقد جلس إلى طاولة في طرف المكتب وحوله الخرائط اللازمة لخط الرحلة وخرائط النزول في مطاري تبوك وجدة وخرائط الطقس وتقرير عن كل ما جَدَّ من التغييرات في الخطوط والممرات الجوية وكذلك الخطوط والممرات الأرضية في المطارات التي من شأنها أن تؤثر على الرحلة، وكذلك معلومات عن الطائرة التي سيطيرونها وما يختص بها من معلومات تشمل كمية الحمولة التي ستحمَّل عليها من المسافرين والبضائع التي بموجبها تُحدد

كمية الوقود اللازم حملها على متن الطائرة ومعرفة الوزن الأقصىٰ للطائرة عند الإقلاع والهبوط . والأهم من ذلك كله هو حالة الطائرة من الناحية الفنية وهل هي صالحة للعمل أم لا .

اتجه القبطان محمد إلى سعد وعندما وصل إليه قال :

السلام عليكم . . كيف حالك يا سعد ؟ (يمد يده مصافحاً لسعد) .

المساعد سعد : وعليكم السلام ورحمة الله وبركاته . . بخير والحمد لله .

القبطان محمد : هل من جديد في تلك الأوراق ؟

المساعد سعد : لا جديد والحمد لله ، والطائرة جيدة والحمد لله ، ولا يوجد ملاحظات فنية في سجل الطائرة الفني .

جلس القبطان محمد على كرسي وتناول بعضاً من تلك الأوراق التي كان سعد يقرؤها ويدون ملاحظاته عليها .

قال القبطان محمد وهو يقلب الأوراق : أمامنا ليلة طويلة من العمل .

المساعد سعد : نعم ، فلن نعود من الرحلة اليوم إلا قُبيل الفجر تقريباً .

القبطان محمد : قل إن شاء الله .

سعد : إن شاء الله .

بعد نصف ساعة من تلك المحادثة كان جميع أفراد طاقم الطائرة الذاهبة إلى مطار تبوك قد أخذوا أماكنهم في الطائرة

يتفحصون أجهزتها و إعدادها للقيام بمهمتها .

جاء الموظف المسؤول عن ترحيل الركاب إلى القبطان «محمد» لكي يخبره بأن عدداً كثيراً من المسافرين قد تخلفوا عن الرحلة وسينقص الوزن ٣ أطنان تقريباً عن الوزن المحسوب في ورقة الحمولة .

عندها أعاد القبطان محمد حساباته في الوزن وكمية الوقود اللازمة ثم قال :

«إذاً لنأخذ ٣ أطنان من الوقود زيادةً» . . هذا ما قرره القبطان محمد فالوقود مهم في الطائرة وزيادته خير من نقصانه حسب ما تقتضيه الأحوال والحسابات .

ينظر القبطان «محمد» من نافذة الطائرة الجانبية فتحجب عنه الرؤية بسبب قطرات الماء المتكثفة على زجاجها الخارجي إنَّها ليلة صافية لأن رطوبتها عالية وحارة أيضاً ، كلها عوامل مشجعة للقبطان محمد أن يزيد من قوة التبريد هذه الليلة داخل الطائرة لكي يعين على تهيئة جو مريح للركاب الذين ما إن جلس أغلبهم في مقعده في مقصورة الطائرة حتى راح في سبات عميق .

كان العمل يسير بصورةٍ طبيعية ، ثم هذه أبواب الطائرة تقفل ثم تأخذ إذناً بتشغيل محركاتها ، ثم تسير على أرض المطار ، حتى إذا ما وصلت بداية المدرج رقم «٣٤» الأيسر انطلقت مسرعة مُحدِثةً صوتاً مرعداً ، ثم طارت وغابت في ظلام الليل الأسود متجهة شمالاً إلى تبوك .

بين فترة وأخرى كان «سعد» يعيد حساباته على مسطرة الحسابات الجوية لكي يتأكد من دقة الأرقام التي وضعها على ورقة خط الرحلة، والتي بموجبها يعرف متى يكون الوصول بإذن الله فوق كل منطقة يمرون عليها، وهم الآن يمرون فوق مدينة الحبيب المصطفى صلوات الله وسلامه عليه «المدينة المنورة»، ويبقىٰ أربعون دقيقة للوصول إلى مطار تبوك إن شاء الله، ولكن لعل الحظ يحالفهم ويوفرون ١٠ دقائق هذه الليلة وذلك بسلكهم طريقاً مختصراً لقلة حركة المرور الجوية في تلك الساعة المتأخرة من الليل، بعد أن يأخذوا إذناً من مدير حركة المرور الجوي الذي في مطار تبوك بتغيير المسار.

إن الشاي والقهوة من المشروبات المنبهة التي اعتاد عليها كثيرٌ من الطيارين . . فلقد ابتلوا بالإكثار منها، وخاصةً في الرحلات الطويلة التي تمتد إلى ١٢ ساعة، حتى ترى أنه لفرط الإكثار منها لا تجدُ لها تأثيراً عليهم، ومع ذلك فهم يتناولونها كنوع من الفاكهة والتسلية، أما القبطان «محمد» فهو من الذين لا يحبون الإكثار من الشاي ولا القهوة كذلك. كما أنه لا يحب السهر، فهو يعلمُ نهيَ النبي المصطفى صلوات الله وسلامه عليه، وكذلك يعلم بالأضرار الصِّحية المترتبة على ذلك فهو هاوٍ للقراءة في كتب الطب وكان يُمنِّي نفسه أن يكون طبيباً لو لم يكن طياراً !

وبعد قليلٍ لاحت أضواء مدينة تبوك من بعيد بسبب ارتفاع الطائرة الذي بلغ ٢٩ ألف قدم، وحينما أمست الطائرة على مسافة

١٤٠ كيلـو متراً بـدأت بالانحـدار التـدريجي والتقليل من السرعـة استعداداً للهبوط .

أضيئت إشـارة ربط الأحزمـة من قبل القبطان «محمـد» ففهم المضيفون منها أنهم على مقربة من مطـار تبوك ، وبدأوا يتجولون بين المسـافرين للتأكـد من ربط أحزمتهم وجمع أكـواب الشاي والقهـوة التي فرغ منها بعض الركاب . كـانت ليلة هادئة والحمد لله فأغلب الركاب نائم ، وقليل منهم من طلب «شـاياً» أو «قهوة» ، فهي رحلة متعبة لبعض الركاب وبخاصة إذا كان أطفاله ونساؤه معه .

إن الطيـور الحديديـة تخضع لنفس قوانين الطيران التي سنَّهـا رب العـــــالمين للنسور الجبلية الضخمة في إقلاعها وهبوطها . . فالنسور تبدأ بفرش جنيحاتها المتصلـة بالجناحين من الجهة الخلفية ثم تقـوسهما إلى الأسفل مـن الطـرف الخلفـي ، وتـرفع مقـدمتي الجنـاحين إلى الأعلى كل ذلك لتقليل السرعـة ، ثم تمدُّ الرجـلان إلى الأمام لكي تمتص صـدمة الهبـوط ، فإذا ما طبقنا هـذه العملية على طائرنـا الحديدي الذي يـزيد وزنـه على ٤٠ طناً ، هذه الليلـة ، فإنا نكون قـد أعددنـا الطائرة للهبوط السليم وهـذا القانـون سارٍ في كل هبوط ، كما أن لكل إقلاع طائر قانونٌ يحكم إقلاع كل طائرةٍ صنعها الإنسان .

كما أن هناك مساراً مرسومـاً لجميع الطائرات التي تريد الهبوط في أي مطار في العالم عليها أن تتبعه لكي تعطي نفسها وقتاً كافياً لمد

جنيحاتها وإنـزال عجلاتها وإبطـاء سرعتها إلى السرعـة الدنيـا التي تمكنها من الهبوط.

غـرفـة القيـادة مظلمـة إلاّ من الأنـوار التي تنبعث من أرقـام العـدادات التي أمـام وفـوق كل من القبطـان ومسـاعـده. كما أنها هـادئة إلاّ من صوت أزيـز المحركين النفـاثين وصـوت موظف بـرج المراقبـة الذي يسمع عن طـريق السماعـة بين الحين والآخر لإعطـاء الإرشادات اللازمة لهبوط الطائرة.

* * *

بدأ القبطان «محمد» بالتقليل من سرعة الطائرة لكي يبدأ بمدِّ جنيحات الطائرة على أربع مراحل، فكلما قلت سرعة الطائرة أكثر مد القبطان الجنيحات أكثر حتى تصل إلى السرعة الدنيا التي تلامس بها عجلات الطائرة أرض المطار، حيث يكون الجناح قد تقوس بشكل نصف دائرة تقريباً وزادت مساحته إلى الضعف كما هو الحال مع الطيور عندما تريد الهبوط. وعندما وصلت الطائرة فوق المطار طلب القبطان «محمد» مد جنيحات المرحلة الأولى. وامتثل «مساعده» للأمر وحرك ذراع الجنيحات الكهربائي على رقم واحد، وهنا كانت المفاجأة . . لم تمتد جنيحات المرحلة الأولى.

انتبه كل من القبطان ومساعده إلى ذلك الخلل الفني في جهاز الجنيحات الكهربائي الموجود في كل جناح وذلك عن طريق جهاز مؤشر امتداد سطوح الجنيحات الذي أمامهما.

قال القبطان (بكل هدوء): لا بأس . . لنحاول مرةً أخرى . . أعد الذراع لمكانها ثم حركها مرة أخرى.

فعل مساعد الطيار ما أمره به القبطان محاولاً أن تمتد سطوح الجنيحات مرة أخرى ولكن لافائدة.

قال القبطان: إنّا لله وإنا إليه راجعون . . ولا حول ولا قوة إلاّ بالله.

* * *

الجَوُّ المظلم في غرفة القيادة ـ الذي يوحي بالنعاس ـ قد تبدَّل الآن إلى جـوٍ مليءٍ بالنشاط والهمة، فأمامهم مشكلة قد تكون ذات حجم خطير. فكل شيء سيكـون طبيعيـاً في نزول الطـائرة إلاّ شيئـاً واحداً ألا وهو سرعـة الهبوط التي ستكون عاليـة جداً وهذا يعني أن سرعة مـلامسة عجلاتها لـلأرض ستكون عـالية أيضاً، الأمـر الذي يجعلها تستهلك طـاقة كبرى من الفـرامل لإيقاف الطـائرة والتي قد تـرفع درجـة حرارتها بسبب الاحتكـاك إلى درجـة عاليـة تشعل نـاراً بسببها في العجلات الخلفية.

من ذلك نستطيع أن ندرك مدى فائدة الجنيحات التي في كل جناح، حيث إنها عنـد امتدادها وتقليلها لسرعـة الطائرة إلى السرعة الدنيـا بحيث لا تؤثر على سلامـة العجلات عند احتكـاكها بأرض المدرج عنـد الهبوط. كما أنها تجعل المسـافـة الـلازمة للهبـوط قصيرة جداً.

قال القبطان: أعلِم مسؤول برج المراقبة عن الحالة التي نحن بها وأخبره أيضـاً أننـا نفضل وجـود سيـارات إسعـاف وإطفـاء للاحتياط فقط، وأعلمه أيضاً أن كل شيء طبيعي وعلى ما يرام.

أعلَم مسـاعد الطيـار مـوظف برج المراقبـة بأن لـديهم حالـة طارئة تستـدعي وجود سيارات إسعـاف وسيارات إطفاء لـلاحتياط فقط، لأن سرعة الطـائرة ستكون عند الهبوط مـا يقارب ٣٣٠ كيلو متراً بدلاً من ٢٠٠ كيلو متراً ـ وهي سرعـة هائلة لجسم وزنه ٤٠ طناً

من الحديد يحاول الوقوف على الأرض !

في هـذه الأثنـاء كـان القبطـان محمـد يحسب الـوزن الأدنى اللازم لهبـوط الطـائرة . . إنـه يـزيـد نصف طن فقط، وعلى هـذا فيجب أن يخفف من وزن الطائرة ! !

وهنا يعترضنا سؤال مهم ألا وهو :

كيف يمكن تخفيف وزن الطائرة وهي في الهواء ؟

هل تقذف أمتعة المسافرين خارج الطائرة ؟

أو يتبرع بعض المسافرين بالقفز خارجها ؟

أو تفتح صمامات خاصة لطرد الوقود خارج خزانات الطائرة؟

إن طائرة البـوينج ٧٣٧ ليس فيها جهـاز طرد للوقـود خارج جسم الطائرة ــ كما هو الحال في البـوينج ٧٤٧ ـ ولـذلك فإنه يجب علينا أن نفكر بأسلوب آخر.

* * *

كما قلنـا سابقـاً : إن وسيلة الطيـارين المعروفـة والوحيـدة في هذه الحال ــ هي طرد كمية من الوقود خارج جسم الطائرة ليخفف وزنها، ولهذا فإنه يوجـد جهاز طرد الوقـود في بعض الطائرات تحسباً للحالات التي مثـل هذه. ولكن طائرتنـا هذه الليلـة لا يوجـد فيها هـذا الجهـاز فهي نوع بـوينج ٧٣٧ ! إن حل مشكلتنـا سهل وهـو موجود عند قبطاننا «محمـد» الذي طلب من برج المراقبة الصعود إلى ٧ آلاف قـدم والدوران فـوق المطار لمدة ٢٠ دقيقـة ليتم حرق كميـة أكبر من الوقود.

أخذ القبطـان محمد التصريح بالارتفـاع إلى ٧ آلاف قدم لكي لا يتعارض دورانه مع بقية مرور الطائرات الأخرى لأن سقف المطار المحدد للطائرات القادمة للهبوط في تبوك هو ٥ آلاف قدم.

وبعـدما خف وزن الطـائرة إلى الـوزن المطلوب أبلغ القبطـان موظف برج المراقبة بأن طائرته جـاهزةٌ للهبوط، فأُعْطي القبطان إذناً بذلك.

منظـر يبعث في النفس الـرهبـة : سياراتُ إسعـافٍ وإطفـاءٍ كثيرة ذات أضـواء تبرق في ســاعـة متأخـرةٍ من الليـل على جـانبي المدرج المضاء، وطـائرةٌ قادمة من بعيد سرعتهـا تقارب ٣٠٠ كم / ساعـة. وإذا انتقلنا إلى داخل غرفـة القيادة فإننـا نستطيع أن نشعر بسرعة الطائرة غير المعتادة وهي تقترب من بداية مدرج الهبوط الذي طوله يقارب ٣ آلاف متر تقريباً.

الأعصاب مشدودة، والعيون مركزة على علامات الهبوط التي تقع في الربع الأول من بداية المهبط «المدرج» فهي الهدف الذي يركز عليه الطيارون أعينهم عند الهبوط لكي يهبطوا عليها حيث إن الهبوط عليها أمرٌ لازم لأن المسافة الباقية بعدها تكفي لإيقاف الطائرة بالفرامل فقط دون استعمال الكوابح الهوائية التي في الجناح، وبدون استعمال عاكسات دفع المحركات التي من شأنها تقليل المسافة اللازمة للهبوط أكثر؛ لذا فإن تلك العلامات لم توضع هناك إلّا بعد حسابات ودراسات دقيقة جداً.

ونعود مرةً أخرىٰ إلى منظر الطائرة القادمة بسرعة.

إنَّ الطائرة تقترب من الأرض . . .

إنها تقترب أكثر . . . فأكثر. . . فأكثر.

اقتربت من علامة الهبوط . . .

هبطت الطائرة والحمد لله . . . وسمع صوت احتكاك العجلات بالأرض واضحاً. . .

. . . هبطت الطائرة ولامست العجلات أرض المهبط بسرعة ٢٨٠ كم / ساعة تقريباً. وتناثر دخان كثيف على أثر احتكاك العجلات المطاطية بالإسمنت الأرضي . . .

في تلك اللحظة كان القبطان «محمد» قد رفع الكوابح الهوائية التي في الأجنحة ليرغم الطائرة على الالتصاق بالأرض . .

ثم استعمل الفـرامل بعـد أن خفت سرعـة الطـائرة إلى ١٨٠ كم/ ساعة .

وعندمـا توقفت الطائرة قبـل نهاية المدرج بـ ١٠٠ م تقـريباً ـ تنفس الجميع الصعـداء وقال كل من القبطـان ومساعـده : الحمد لله .

قال موظف برج المراقبة : الحمد لله على السلامة ، هل هناك شيء غير طبيعي ؟ أم كل شيء على ما يرام ؟

قال القبطان : الحمد لله ، إن كل شيء على ما يرام .

في هـذه الأثنـاء كـانـت الطـائرة تسير ببطء وهي متجهـة إلى مـواقف الطـائرات والسيـارات «الإسعـاف والإطفـاء» من خلفهـا تشيعهـا إلى أن وصلت إلى مـوقف الطائرات حيث توقفت ثم ألصقت بها السلالم من الجهة اليسرى ومـن ثم فتحت الأبواب وبدأ كثير من المسافرين يدعون للقبطـان وبقية أفراد الطاقم بالخير لحسن تصرفه .

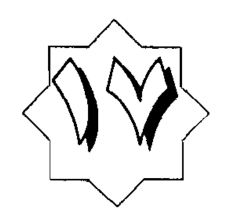
قال القبطان «محمد» ـ ملتفتاً إلى مساعده سعد ـ : يبدو أننا سنقضي هذه الليلة في تبوك .

رد مساعده : أعتقد هـذا فإصلاح العطل الفني يتطلب وقتاً طويلاً .

تجمهر موظفوا الصيانة والفنيون حول الطائرة ومعهم معداتهم وبدأوا بتفكيك بعض أجزاء الجناح لتحـديد مكان العطل وبالفعل

فقد اكتشفوا أن الجهاز المسؤول عن مد الجنيحات معطل ويتطلب استبداله وقتاً طويلاً، ولذا فإن على القبطان وبقية الطاقم أن يتوجهوا إلى أقرب فندق في مدينة تبوك ريثما يتم إصلاح الطائرة.

وفعلاً تم إصلاح الطائرة بعد عمل دام ٨ ساعات تقريباً وأُبدل الجهاز بجهاز جديد إذ إن الأول قد انتهى أجله ـ ولكل شيء أجل . . وما أكثر العبر وما أقل المعتبرين.



نار في المحرك

كابتن عقيل العقيل

جيزان - السعودية

المحركات في الطائرات تعطي القوة الدافعة والمحركة للطائرة، وبدونها لا تستطيع الإقلاع من الأرض، كما أنها المصدر الرئيس لإمداد الطائرة بالكهرباء اللازمة لتشغيل الأجهزة الكهربائية التي تتحكم بعدادات الملاحة الجوية وأجهزة الضغط والمكيفات الهوائية والأجزاء المتحركة كهربائياً «وهيدروليكياً» من عجلاتِ وأجنحة وزعانف. وشلل أحد هذه المحركات يعني شلل بعض تلك الأجهزة، وهذا أمر يؤثر على سلامة الطائرة، الأمر الذي جعل مصممي الطائرات يحتاطون بوضع جهازين متماثلين في الطائرة تحسباً للأعطال الفنية التي قد تحصل في الجو لأحد الأجهزة ليكون الجهاز الآخر المماثل جاهزاً للعمل وقتئذ.

وقصتنا هذه تدور أحداثها في شهر رمضان المبارك فوق منطقة جيزان..

رمضان شهر الخير والبركة، والصيام فيه له معنى يختلف عن بقيـــة الأشهر. . والفطر فيه رخصة للمسافر. . مع ذلك فالقبطان «أبو عثمان» فَضَّل الصيـام على الإفطار لقلـة المشقة وسهـولة العمل هـذا اليـوم، أخذاً بقـول النبي صلى اللـه عليـه وسلم: «إن شئت فصم وإن شئت فأفطـر» للصحـابي الجليل حمزة بن عمـر الأسلمي حينما سأله: أأصوم في السفر؟

في غـرفة قيـادة الطائرة ال بـوينج ٧٣٧ والتي كانت سرعتهـا تقـارب الــ ٧٥٠ كـم / سـاعـة، كـان القبطــان «أبـو عثمان» مع مساعده «عمر» يتأملان زرقـة البحر من الجهة اليمنى؛ جهة عمر، وكذلك جبـال تهامة العـالية من الجهـة اليسرىٰ فالجو اليـوم صافٍ مع أن الحرارة شديدة كعـادتها في فصل الصيف، لكنهما لا يشعران بتلك الحرارة فهما على ارتفاع ٢٩ ألف قـدم وغرفـة القيادة مبردة ولا يسمع فيها إلا صوت احتكاك الهواء بمقدمة الطائرة.

القبطان أبو عثمان من الطيارين المهـرة ـ والحق يقال ـ فله من الخبرة ثمانية عشر عاماً قاد خـلالها عدة أنواع من الطائرات مثل ال ـ ٧٣٧ ـــ تـرايستار ـــ ٧٤٧ وغيرهـا كما أنـه قـد عمل مدربـاً أرضيـاً وجويـاً، وطار إلى بلاد كثيرة في الشرق والغـرب والشمال والجنوب. وهـو الآن في العقد الـرابع من العمـر واللون الأبيض بـدأ يتسلل إلى شعـره، ولكن حيـويـة الشبــاب وأسلـوبـه الجاد الحازم في العمل يجعلك تخطئ في تقدير عمره.

يلتفت أبو عثمان إلى مسـاعده عمر فيتذكـر أيام تخرجه الأولى

من معهـد الطيران في أمريكا، وسرعة الأيام التي تتابعت حتى صار فيها مديـراً للتدريب على طائرات الـ (ترايستار) النفـاثة الضخمة، وعملـه كمـديـر لا يعني جلـوسـه في المكتب فقط، بل أيضـا هـو مسـؤول عن اختبـار وتقييم الطيارين في الجو والأرض. وقـد تكـون هذه الرحلـة رحلة تقييمية لمعرفة مستوى خبرة الطيران عنـد مساعد الطيار (عمر).

كان أبـو عثمان قد ودع أولاده قبل ساعتين تقـريباً وأبلغهم أن مـوعـد وصـولـه سيكـون في المسـاء إن شاء الله عند البدء في صلاة التراويح، ولـذلـك فإنـه سيصلي في أقـرب مسجـد قبل مجيئـه إلى البيت، وعلى هذا فلا داعي للقلق عند تأخره ليلاً.

والسفـر أمرٌ طبيعيٌّ في حيـاة الطيارين، ولكن مع ذلك فإنـه يبقى متعباً فهـو قطعة من العـذاب، كما أخبر بذلك الـرسول صلى الله عليه وآله وسلم: «السفر قطعة من العذاب».

الطـائرة الآن تطير فوق سـاحل البحر الأحمر الشرقي متجهـة جنـوباً، وهي تمر الآن فـوق منطقـة القنفذة وبقي على وصـولها ٢٥ دقيقة تقريباً إلى مدينة جيـزان ذات التاريخ العريق في التجارة وصيد الأسماك، إضافةً الى اشتهارها بنـوع جيد من المساويك الذي يحصل عليه من شجر الآراك.

بعد أن مضىٰ من وقت الطيران نحواً من ٢٥ دقيقة وأوشكت الطائرة على الـوصول أصدر القبطـان أمراً للمساعـد قائلاً: اطلب

لنا تصريحاً بالنزول «ياعمر» .

عندها التقط المساعد «عمر» جهاز الإرسال وطلب من مدير حركة الطائرات الجوية في منطقة عسير إذناً ببدء النزول . وجاء الجواب :

رحلة رقم ٩٢٨ مسموح لها بالنزول إلى ارتفاع ١٥ ألف قدم ابتداءً .

من هنا تبدأ الاستعدادات للتهيؤ للهبوط في مطار مدينة جيزان حيث تضاء المصابيح الخارجية وتخفف سرعة الطائرة وتبدأ بالانحدار التدريجي حيث تنخفض مقدمة الطائرة ويقلل دفع المحركين إلى القوة الدنيا وبهذه الطريقة يكون انحدار الطائرة بسبب وزنها الهائل وقوة الجاذبية الأرضية فتراها في الهواء نازلةً مثل نسرٍ عظيمٍ ناشرِ الجناحين .

القبطان أبو عثمان يراقب قرص الشمس وهو ينزل شيئاً فشيئاً وكأنه يسابق الطائرة فقد أوشك اليوم على الانقضاء ، ويسأل الله قبول الصيام . ووصول الطائرة سيكون قريباً من موعد أذان المغرب حيث يفطر الصائمون ، ولذلك فقد كان مقترحاً أن توزع وجبات الإفطار الخفيفة على المسافرين قبل الهبوط بربع ساعة تقريباً حتى إذا ما حان وقت الإفطار ــ وكان الجميع في الطائرة في السماء أو على الأرض ـ أُعلن عن وقته بالأذان في مكبر الصوت .

كانت هنـاك أمٌ تلاعب صغيرها من بين المسافـرين ، وكانتْ مسـافـرةً معــه لزيارة أهلها ، وبين وقت وآخر كانت الأم تطل من نـافـذة الطـائرة كأنها تستعجل الطـائرة للـوصـول ، فترى أن معـالم الأرض تـــزداد وضـــوحـاً وهـــذا يعني الاقتراب إلى وطـن الأهل والأحباب .

وعندما أضيئت إشارة ربط الأحزمـة ، أخذ الجميع مقاعدهم استعـداداً للهبوط ، فـالجو هـادىء وكل شيء على مـا يرام والحمـد لله ، والجميـع يمني نفسه بفطور لـذيذ وشهي مع الأهـل والأقارب الـــذين ينتظـرونهم في صـالــة المطـار التي ازدحمت بـالمستقبلين والمودعين .

«سعيد» ـ الموظف الذي في برج المراقبـة يراقب الساعة انتظاراً للحظة استجـابة الـدعاء وقت الإفطار. وهـاهي دلة القهـوة والتمر واللبن في طبق يغطيهـا غطـاء خفيـف من القماش ليمنع العين من استراق النظر إليهـا بين الآونة والأخرى ، وكـان موظف بـرج المراقبة يتابع الطائرة بمنظاره المقرب من أعلى البرج . كـان اتصال مسـاعد الطيار «عمـر» قد تحول إلى صاحبنـا هذا الذي قال له : الرحلة رقم ٩٢٨ مسموح لها بالهبوط في مطار جيزان على مدرج رقم ٣٣ وتقبل اللـه صيامنـا وصيـامكم . أجاب عمـر : جـزاك الله خيراً ، صيـام مقبول إن شاء الله .

في هـذه اللحظة كـانت الطائرة قـد نزلت الى ارتفـاع ٥ آلاف قدم فـوق المطار وقـد انعطف بها أبـو عثمان يساراً بـالاتجاه الجنوبي

لكي يهيئ الطائرة للهبوط من الجهة الجنوبية، كما بدأ بتخفيف سرعتها إلى ٣٨٠ كم / ساعة لكي يستطيع مد جنيحاتها الأولى. وبعد أن تراجع مؤشر السرعة إلى ٣٨٠ كم / ساعة، قال أبو عثمان: افرد جنيحات المرحلة الأولى يا عمر.

عمر ـ (وهو يحرك ذراع الجنيحات): المرحلة الأولى من الجنيحات امتدت واكتملت.

وبينما كان «أبو عثمان» يدور بعينيه ليتأكد من أن الجنيحات قد امتدت بالتساوي في كلا الجناحين ليتم التوازن، لحظ إشارة إنذار ارتفاع الحرارة في المحرك رقم واحد. كما لاحظ المساعد «عمر» انتباه القبطان إلى إشارة الإنذار المضيئة فعلم أن الأمر ينذر بوقوع خطرٍ قريب.

القبطان: ارتفاع في حرارة المحرك رقم واحد.. لنعمل اللازم يا عمر بسرعة.

انقلب الجو الهادئ قبل قليل إلى جو متأهب لتلقي إنذارات الخطر والتحفز لأخذ ردود الفعل المباشر حالاً، كما أخذ كلٌّ من القبطان ومساعده يقومان بعمليهما بمهارة فائقة وتنسيق بين الطرفين، فالقبطان يلقي بالأوامر، والمساعد يقوم بالتنفيذ لمساعدته في إتمام العمل على وجهه الأمثل، فمكانه الآن هنا لأمثال هذه الحالات الطارئة العصيبة، كيف لا وقد أمضى ساعاتٍ طوالاً تحت التدريب الشاق المضني لإتقان هذه الوظيفة ؟ !.

قلل القبطان مـن دفع قوة المحرك رقم واحـد، لكي يقلل من درجــة الحرارة التي فيه، وذلك بالتقليل من كمية الوقود الذاهبة إلى ذلك المحـرك، ولكنهـا (أي الحرارة) لم تقـل واستمـرت في الارتفـاع منذرة بالوصول إلى درجة الاشتعال !!

«الـوقت قصير، والتفكير في تلك المشكلــة لا يسمح لأكثـر من بضع ثـوانٍ والقـرار يجب أن يكون جـاهـزاً وصحيحاً في الـوقت نفسه».

«لا حـول ولا قوة إلا بـاللـه، إنا للـه وإنـا إليه راجعـون».. يقـولها أبو عثمان، وقـد حسم القرار الأخير وهـو إطفاء المحـركْ رقم واحد، والاستمرار بالطيران بمحـرك واحد فقط «رقم اثنين»، وهذا يعني أن الطائرة ستطير بدفع محركٍ واحـد وهذا أمر صعب *.. كما أن سرعة الطائـرة ستقل إلى النصف والتـوازن سيختل، و هي حالة صعبة تتطلب أشداء الرجال، وأبـو عثمان منهم ولا فخر، فقد كان مُـدرِّبـاً جويـاً، وقـد عهـد هـذه المشـاكل من قبل ودرَّب كثيراً من الطيارين لمواجتها.

وفعلاً أطفأ القبطان المحرك رقم ١ فاختل توازن الطائرة.

---

* ولك أن تتصور طائر يطير بجناح واحد لأن الآخر جريح.

أغلق أبو عثمان صمامات الوقود المؤدية إلى المحرك رقم واحد لكي لا تزداد حرارته وتشتعل النيران فيه . كما أن الطيران بدفع محركٍ واحد أفضل من الطيران بمحركين أحدهما يشتعل ناراً . . والمسألة لا تحتاج إلى تفكير.

كانت الطائرة تطير فوق القلعة الأثرية المشهورة في جيزان عندما أمر القبطان مساعده قائلاً : أَعْلِمْ برج المراقبة أننا في خطر!

هبَّ «سعيد» من كرسيه حالما سمع نداء الاستغاثة من «عمر» وبكل شهامة ودقة بدأ ينفذ المطلوب منه عن طريق أجهزة الاتصال المنتشرة حوله . فكلمة «حالة طارئة» لها معنى كبير عند من يعملون في مجال الطيران أرضاً أو جواً، فهي تعني أن الطائرة في خطر كبير وتحتاج إلى سيارات إسعاف و إطفاء ؛ لأن حالة الطائرة الطارئة هذه تعني احتمال حصول حريق يمتد من المحرك إلى جسم الطائرة كلها مما ينتج عنه إصابات للركاب .

وبينما كان موظف برج المراقبة يستنجد بمرافق المطار الحيوية من إطفاء وإسعاف ، كان القبطان يضغط على زر إطفاء الحريق التابع للمحرك رقم واحد راجياً من الله تعالى أن تنخفض درجة حرارته العالية .

ولكنها لم تنخفض !! .

عندها بدأ القبطان يفكر في استخدام طفاية الحريق رقم ٢ ، وبعد نصف دقيقة وهي وقت طويل لطائرة تطير بسرعة ٢٥٠ كيلو متر / ساعة قرر أبو عثمان استعمال طفاية الحريق التابعة للمحرك

رقم ٢ لكي يطفئ النـار المشتعلـة في المحـرك رقم ١ ، وبـالفعل تم ذلك . . وأثناء ضغط الـزر على الطفاية رقم ٢ كـانت العيون الأربع مركـزة على جهاز قياس حرارة المحـرك وإشارة اندلاع النـار . ، راجيةً من الله أن تقل الحرارة . لأنها آخر طفاية حريق عندهم الآن !

* * *

في مقصـورة الركـاب، كانت الأم تهدهـد وليدهـا وتداعبـه، وهي في قمة سعادتها وأنتم تعلمون ما هو شعور الأم تجاه وليدها، وخـاصة عنـدمـا يكون وحيـداً، فهي تفكر فيـه أكثـر مما تفكـر في نفسها، فسعـادته هـي سعادتها ومـرضه هـو مرضهـا ونجاحـه هو نجاحها. . .

ما أجمل هـذا الشعور تجاه الأبناء ولكنه لا يـدوم على كل حال فالحياة كثيرة المتغيرات.

وفجأة ضمَّتْ الأم وليدهـا إلى صدرهـا وعلامـات الخوف قد ارتسمت على محياهـا، كما طارت جميع أحلامهـا تجاه وليدها عنـدما سمعت قـائد الطـائرة ينبـه على وجـوب ربط أحـزمـة المقـاعـد والاستعـداد لإفراغ الطـائرة حـال توقفهـا على أرض المطـار لوجـود مشكلة في المحرك الأيسر!

لم تكن علاماتُ الارتباك خاصـةً بأُمِّ الوليد فقط، بل شملت جميع ركاب الطائرة الذين يقـارب عددهم المئة، وزاد من ذلك الجو المشحون بـالتوتر في الطـائرة حركة المضيفين الـذين أخذوا تعليماتهم من القبطان بالتأكد من ربط أحزمة المقاعد لكل الركاب وإعلامهم مـرة أخرى بأنـه سيتم إفـراغ الطائرة حـالاً عنـد وقوفهـا على الأرض وذلك بانـزلاقهم على الزلاقـات المطاطيـة التي صورتها على البطـاقة الموجـودة في جيب المقعـد الـذي أمـام كلِّ راكب. . كما أن خـروج الناس سيكون مـن عند الأبواب الرئيسية للطـائرة على الجهة اليمنى فقط: «لأن المشكلة في الجهة اليسرى».

استدارت الطائرة باتجاه المدرج متجهةً شمالاً على بعد ٢٠ كم جنـــوب المطار على ارتفاع ٢٠٠٠ قدم فوق سطح البحر، وكانت سيـارات الإسعـاف والإطفاء منتشرة على جـانبي المدرج تحسبـاً لأي طارئ يحدث للطائرة بعد نزولها.

وكان موظف برج المراقبة يـراقب الطائرة بمنظاره المقرب وهي تتأرجح في الهواء وقد أنـزلت عجلاتها استعـداداً للهبوط وزادت من تقوس جنيحاتها التي امتدت إلى الخلف للتقليل من سرعتها.

لك أن تتصـور كيف كـان القبطـان أبو عثمان يقـود الطـائرة بيديـه ورجليه! وقـد أعطاهـا كل اهتمامه وتـركيزه آخـذاً في الاعتبار كيفيـة إداره الطـائرة داخـلاً وخارجـاً فهـو يعطي أوامـره للمضيفين بالانتبـاه للركـاب والتخفيف من قلقهم، وكـذلك إرشاد مسـاعده عمـر بأن يتأكد من بـرج المراقبـة بالاستعـدادات الأرضية في المطـار بالإضافة إلى التركيز على حفظ تـوازن الطائرة بواسطة العدادات التي أمامه.

قال أبو عثمان : اسأل موظف برج المراقبة يا عمر!

هل ترى أثراً لدخان أو نار من المحرك الأيسر؟

فأجاب موظف برج المراقبة وهو يتابع الطائرة بمنظاره المقرب :

لا أرى أثراً لنارٍ أو دخانٍ يا قبطـان والحمد لله، واطمئنوا فسيارات الإطفاء والإسعـاف في الانتظار على جـانبي المدرج ونسأل الله لكم سلامة الوصول.

عمر : جزاك الله خيراً.

«لم تنفعنا الطفاية رقم ٢ !!

ما نوع هذه النار التي لم تطفئهـا كل هذه الطفايات التي لا يرىٰ لها أثر في الخارج؟ !

إنه لأمـر يدعو إلى التساؤل ! فـالحرارة لا تزال عاليـة ومؤشر اشتعال النـار لا يزال يؤكـد اشتعال النار المستمـر حتى ولو لم تكن ظاهرة من نافذة الطائرة الجانبية!! ».

كـانت هذه التسـاؤلات تـدور في ذهن أبي عثمان وهو يـرى نفسه يقترب من المهبط شيئـاً فشيئاً، وكان يستعمل يـديه للتحكم في مقـود الطـائرة الـذي يضبط اتجاهها وكـذلك رجليـه للتحكم بتوازن الطائرة عن طريق الزعنفـة الرأسية المتصلة بدواستي الرجلين المســاعــد عمــر : بقي ١كـم فقط وننــزل! إني أرى الكثير من السيارات على جانبي المهبط في انتظارنا .

ثم نزلت الطائرة بسـلام والحمد لله على المهبط بسرعة ١٩٠ كم/ ســاعـة، ومـــاأن لامست عجـلاتها الأرض حتى تـــدافعت سيارات المطافي والإسعاف من خلفها.

إنه منظر عجيب !!! سيارات تلاحق طائرة على الأرض!!.

* * *

حالما توقفت الطائرة أطفأ قائد الطائرة المحرك الذي كان يعمل رقم «٢»، كما ضغط على زر جهاز الإعلام ببدء إفراغ الطائرة حالاً فأصدر الجهاز صوتاً متصلاً (تيت . . تيت . . تيت . . تيت . .). سمع المضيفون ذلك الصوت الحاد المتقطع [١] ففهموا معناه، ففتحوا أبواب الطائرة التي على الجهة اليمنى، فانتفخت من عندها الزلاجات المطاطية خارجاً حتى وصلت الأرض، ثم اندفع الناس لاشعورياً واحداً تلو الآخر يقفزون خارج الطائرة وقد خلعوا أحذيتهم مخافة أن تتمزق الزلاجة المطاطية ! (كما هو مشار إليه في بطاقة التوضيح أمام الركاب).

في هذه الأثناء كان أبو عثمان ومساعده يُنهيان عملهما الأخير في غرفة القيادة للتأكد من قفل جميع مفاتيح الوقود والكهرباء لكي لا تحصل مشكلة أخرى أكبر.

الخطوة الأخيرة هي أن يخرج المساعد ثم القبطان من غرفة القيادة فهما آخر الناس الذين يخرجون من الطائرة في الحالات الطارئة !

وعندما فُتِح باب غرفة القيادة للخروج منها رأى أبو عثمان منظراً بعث فيه رحمة الأبوة وحنانها، فقد كانت أم الوليد مترددةً خائفةً من الانزلاق خارج الطائرة تخافُ أن يسقط وليدها منها وهي تقبض عليه بشدة والخوف والبكاء يتملكها . . . فما كان من

(١) الصوت الحاد المتقطع يعني وجوب الخروج من الطائرة حالاً.

القبطان إلاّ أن حسم الأمر بسرعة فليس هناك وقت للنقاش والإقناع . . فقد أخذ وليدها منها بسرعة خاطفة وأعطاه لمساعده «عمر» الذي قفز به خارج الطائرة منزلقاً، فما كان من الأم إلاّ أن تبعتهما دون تردد ثم بعد ذلك قفز أبو عثمان الذي كان آخر شخص نزل من الطائرة معلناً أنه لم يبق شخص هناك بعده في الطائرة .

خرج كل من كان على ظهر الطائرة بسرعة ونسي الجميع أنهم صائمون، والكل أخذ يجري بعيداً عن الطائرة مخافة أن يصيبه مكروه. إنه منظر محزن ومخيف في الوقت نفسه: طائرة جاثمة على الأرض، بابان مفتوحان وخارجهما تبدو الزلاقتان المطاطيتان وسيارات الإطفاء تحيط بالطائرة من كل جانب، وسيارات الإسعاف من خلفها، والناس من رجال ونساء وأطفال يجرون مبتعدون عن تلك الآلات جميعها، إنها غريزة حب الحياة والصراع من أجل البقاء .

وكان موظفو المطار على قدر من الشهامة، فقد أخذوا الحافلات الخاصة بالمطار واندفعوا يلمُّون شعث المسافرين من أرجاء ساحة المطار، كما أنهم أخذوا يتأكدون من عددهم وعدم فقدان أي شخص منهم، ومن بين هؤلاء كانت أم الوليد التي تبكي وقد ضمت ابنها وهي تجري به ولسان حالها يقول: «أين أباك ليرى ما نحن فيه من مصيبة وينقذنا»؟

ويجيبها لسان حال الأب الذي ينتظرهما في صالة المطار وقد اكفهر وجهه وشحب، وقد تملكه القلق على زوجته وابنه الصغير: «والله لن أدعكما تسافران وحدكما بعد اليوم. يكفي أنه مخالفة لله ولرسوله».

وبعد ساعة من الزمان التمّ شعث المسافرين الذين هربوا من الطائرة بأهلهم الذين كانوا ينتظرونهم في صالة المطار بعد أن أعياهم هول المصيبة، ولكنهم جميعاً يحمدون الله فلم يكن هناك إصابات ولا جروح.

كان كل من أبي عثمان وعمر يتلقيان التهاني من رجال الإطفاء وموظفي المطار والإسعاف وهما حافيا الأقدام وقد أجهدهما التعب وبخاصة أنهما كانا صائمين..

عندها قال المؤذن:

الله أكبر... الله أكبر... الله أكبر.. الله أكبر

معلناً أذان المغرب.. وليفطر الصائمون.

أعاد هذا الأذان الجميع إلى صوابهم بعد ذهولهم من تلك الحوادث المتلاحقة وهو يقول لهم.. الله أكبر.. من كل شيء.. فما حصل لكم فهو بتقدير الله العلي الكبير فهيا إلى عبادة الله واشكروه على نعمه.

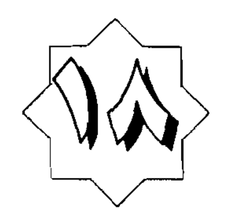
أهل جيزان أهل كرم وجود وهم الآن يتناولون طعام الإفطار وقد تحلقوا مع القبطان أبي عثمان ومساعده عمر

في أحد مكاتب المطار على مائدة الإفطار وأخذوا يتناقشون في أسباب المشكلة وتفاصيلها، في أثناء ذلك كان سعيد يتناول التمر ويرتشف فنجان القهوة الجيزانية وهو ينظر إلى الليل وقد أرخى سدوله وهو يقول:

ذهب الظمأ وابتلت العروق وثبت الأجر إن شاء الله.

وبعد ثلاث ساعات من ذلك الحادث وصل فريق الصيانة المختص بعلاج المشاكل الميكانيكية والالكترونية إلى مطار جيزان بطائرة خاصة قادماً من مركز الصيانة الرئيسي في مطار جدة، حيث توجهوا إلى الطائرة المعنية حالاً وبادروها بالفحص والإصلاح.

وبعد ٣ ساعات من العمل المتواصل أسفرت النتيجة عن وجود خطأ فني الكتروني كان يبعث إشارة خاطئة إلى غرفة القيادة.



«الجسر الأزرق»

كابتن أنس القوز

الخرطوم - السودان

النيلان الأزرقان[1] يسيران متلازمين وكأنهما ينظران إلى بعضهما، وهما ينتظـــران موعد اللقاء، ويزحفان من جهة الجنوب من بحيرة الملكـة فيكتوريـا، وقد أنهكهما المسير الطـويل. ثم هـا هي مدينـة الخرطوم السودانية قد حددت موعد اللقاء بينهما ليحتضناها فرحين ثم يتعانقان مـن جهتها الشمالية بكل شوق بعد طـول عناء، فيبعث هـذا الشـوق قوة جـديـدة تجدد النشـاط في المسير، فيلتحمان في نهرٍ واحد، هـو النيل العظيم الذي يكمل سيره شمالاً فيشـق بلاد مصر إلى شرق وغـرب غير عابـئ بتلك الصحراء المحـرقـة التي دفن تحت ترابها ألـوف الفراعنـة، ويمضي وهو لا يلـوي على شيءٍ حتى إذا ما وصل البحـر الأبيض المتـوسط قـــذف نفسـه فيـه علّـه يطفئ لظى الشمس التي ألهبت ظهـره فيرفع بـذلك أعـلام الفـوز معلنًا فـرحـة الوصول.

---

(١) أي الأزرق والأبيض.

ـ إنه أول يوم في إجازتي السنوية (يحدث نفسه) .

ـ متى الوصول؟ (يسأل نفسه ويعيد النظر إلى ساعته، ثم يميل ظهر مقعده إلى الخلف قليلاً للمرة السادسة) .

ـ إنها رحلة طويلة! (ينظر إلى علامة ربط الحزام متذمراً) .

ـ متى تضيء؟

ـ هل تريد شاياً آخر؟

سؤال قطع عليه حبل أفكاره من المضيف الذي انحنى عليه بابتسامته المعتادة وبيده إبريق الشاي الساخن .

أجاب عبد الرحمن وهو يبادل المضيف الابتسامة نفسها: لا. شكراً لقد شربت ما يكفيني، ولكن متى سنصل إلى الخرطوم؟

أجاب المضيف وهو ينظر إلى ساعته: بعد نصف ساعة تقريباً إن شاء الله .

يجيب عبد الرحمن محدثاً نفسه مرة أخرى: نصف ساعة! . . نصف ساعة! . . كل هذا الوقت الذي مضى وبقي نصف ساعة! .

كانت مجلات وهدايا وحقيبة يدوية مرتبة بجانب عبد الرحمن في بداية الرحلة، ولكنها الآن هنا وهناك، فهذه المجلة قد طوي ثلثها، وتلك الجريدة فتحت من نصفها ولفت بطريقة أخفت ثلاثة أرباعها، والحقيبة اليدوية قد استعصى قفل سحابها بعد فتحها، وكأن ما بداخلها لم يصدق أن يرى النور فأراد الخروج من ذلك الضيق .

امتـدت يد القبطـان أبو سـارة إلى زرٍّ إضـاءة علامـة ربط الحزام فحركه وهو يقول لمساعد الطيار:

اطلب لنا تصريحاً بالنزول يا عاطف.

استجـاب مساعـد الطيار لـلأمـر فالتقط جهـاز النداء، فأخـذ تصريحاً من مدير حـركة المرور في الأجواء السودانيـة بالنزول فأجيب للطلب، وها هي الطائرة تنزل.

لم يعلم القبطان أبـو سارة أنه عنـدما أضاء إشـارة ربط الحزام أنه أيضًا أضاء أنـوار السعادة في عيني عبد الرحمن الـذي بدأ يهيئ نفسه للنـزول، فها هـو يعـدل من ظهـر مقعده إلى الـوضع الـرأسي ويلم شعث المجلات والجرائد التي حوله، ويقفل حقيبته اليدوية بقوة.

وعند الاقتراب من مدينة الخرطوم التـي بدت واضحة المعالم كان الاتصال مع الطـائرة قد انتقل إلى بـرج مراقبة مطـار مدينـة الخرطوم الذي أعلن إعلاناً مهماً، قال فيه:

تحذير لكـم، هناك موجة عاتيـة من الغبار قادمة من جهة الغرب إلى المطــار. . . بإمكــانكم النــزول إلى ٤ آلاف قـدم والاستعــداد للهبوط.

فأجـاب مساعـد الطيـار: نعم سننـزل إلى ٤ آلاف قدم وسنعـد أنفسنا للهبوط. . . وسنأخذ بالاعتبار موجة الغبار العاتية.

نظر كل من القبطان ومساعده إلى غربي المدينة فرأيا زوبعةً كثيفة الغبار تجتاح غرب المدينة وتقترب من المطار الذي يقع في منتصفها.

قـال القبطـان: إنها زوبعـةٌ تمتــد من الشمال إلى الجنـوب لعـدة

كيلومترات على مسافة أطول من مـدينة الخرطوم، وهي زوبعةٌ تحمل كُلَّ مـا يكون أمـامها من تـرابٍ وتقلبه إلى الأعلى بحـركة دائرة فتثيره غباراً كثيفاً يجعل الرؤية أمراً متعذراً.

ثم أكمل القبطان حديثه لمساعـده الذي بدا أكثر اهتماماً من ذي قبل:

أخبر مـوظف بـرج المراقبـة أننـا سنقترب من المطـار من جهتـه الشمالية الشرقية تـوفيراً للوقت لعلنا نسبق الزوبعة في الـوصول قبلها إلى المطار.

مـا زال عبـد الـرحمن مبتهجـاً ومسروراً بعـد إضـاءة إشـارة ربط الحزام، ولم لا يكون كذلـك فإن هذا اليوم هو اليـوم الأول في إجازته السنويـة وأهله وأولاده عنـدهم علم بـوصولـه هذا اليـوم، ما أجمل اليوم الأول في الإجازة، نعم ما أجمل اليوم الأول في الإجازة.

ويطل عبـد الرحمن من النـافـذة فيلصق أنفه بـزجـاجها ويـدور بعينيه في أنحاء مسقط رأسه:

هناك بيتنـا ولكن لا أستطيع تمييـزه وهناك السوق وذلـك الشارع هو المؤدي إليـه، ولكن ما ذاك الغبـار الكثيف؟ ويحدق بعينيـه مرة أخرى ويقول في نفسه: نعم إنـه غبار كثيف ماذا عساه أن يفعل إذا داهم المدينة؟

ونحن نقــول: لا تعجل يـا عبــد الـرحمن فلعلك تجد جــواب سؤالك بعد قليل، فلا تعجل.

استدارت الطائرة من الجهة الشمالية الشرقيـة وقد أنزلت عجلاتها

وجنيحاتها وأضاءت مصابيحها الخارجية استعداداً للنزول .

ثم ها هي قد استقامت على شعاع الانحدار التدريجي للمدرج رقم ١٨ وبدأت بالاقتراب ثم الاقتراب ثم الاقتراب .

صاح مساعد الطيار وهو يشير بإصبعه من خلف النافذة الجانبية له : لقد وصلت الزوبعة قريباً من المطار يا قبطان انظر إليها .

أجاب القبطان وعيناه قد تركزتا على الأجهزة الداخلية للملاحة الجوية : نعم . نعم . لقد لاحظتها ولعلنا نصل قبلها .

* * *

أخـذ عبـد الـرحمن يصلح من شأنـه ويعـد حقيبتـه اليـدويـة السمينـــة، وبينما هـــو كذلك إذ أحس بالطائرة تزأر بشدة وتزداد سرعتها وترفع عجلاتها ثم تصعـد إلى الأعلى، فامتقع لونه، وساوره القلق بينما سـاد الصمت جميع من كـان في الطـائرة وعـلا الـوجـومُ وجـوههم، ودارت الـوسـاوس والأسئلة في نفس عبـد الـرحمن مـرة أخرى وهو يرى الأرض تبعد:

ـ إلى أين نحن ذاهبون؟.

ـ إنه أول يومٍ في إجازتي!!

ـ إنني أسمع بعـودة الطائـرات وعدم نـزولها في مطار الخرطـوم وبخـاصة في الصيف حيث الغبـار الشديـد وأخشى أن يكون هـذا اليوم هو إحداها!

أطل عبـد الرحمن من خلف النـافذة ليـؤكد صحة قلقـه: نعم، نعم، إنها زوبعة الغبـار المعهودة... إني بـالكاد أرى شيئـاً... يا قبطان لا تخيب ظننـا فيك، أنت أملنا بعد الله سبحانـه وتعالى، إنه أول يوم في إجازتي.

بدا القبطـان مشدود الأعصـاب وهو يـدفع بمقابض الـدفع إلى الأمام لـزيادة السرعـة للصعود إلى أعلى وهـو يقول لمسـاعده: أخبر برج المراقبة أن أجهزة إرسال شعاع الاقتراب التدريجي التي في المطار قـد تـوقفت عـن البث، وبسبب ذلك فقـد انحـرفت مـؤشرات عدادات الملاحة الجوية عندنا في الوقت الذي كنا على وشك الهبوط بالإضافـة إلى أن الزوبعة قد غطت الجزء الشمالي من المطـار فاختفى

من أمامنا ولا نستطيع إلاّ الدوران مرة أخرى لمحاولة الهبوط .

كانت الطائرة قد وصلت إلى ارتفاع ألف قدم فوق المطار وقد استدارت مرة أخرى نحو الجهة الشمالية للمحاولة الثانية . وبينما كانت الطائرة كذلك إذ لاحت للقبطان علامات الهبوط على المدرج ، كما انكشف الغبار عن بعض الأبنية التابعة للمطار، الأمر الذي جعل فكرة تخطر ببال أبي سارة .

* * *

حينما تطير الطائرة في السماء لتنتقل من مطار إلى مطار فإنها تعتمد ـ بعد الله سبحانه وتعالى في الوصول أو قل في ملاحتها الجوية ـ على أجهزة تبث موجات أفقية ورأسية في الهواء لترسم خطوطًا جوية حقيقية على أجهزة الملاحة المعروفة لديهم لا يراها إلاّ الملاحون الجويون والأرضيون الذين يعملون على تلك الأجهزة (أجهزة الإرسال والاستقبال).

وهذه الأجهزة قد تطورت بشكل يذهل العقل وبخاصة عندما دخل عالم الإلكترونيات والكمبيوتر فيها، حيث إن تلك الأجهزة تستطيع أن تقرأ على صفحاتها كل ما تريده من معلومات تعينك على الوصول إلى المكان الذي تريده حيث تعرف منها:

- مكان الطائرة بالتحديد على وجه الكرة الأرضية.
- ارتفاع الطائرة عن سطح البحر.
- بعد الطائرة عن أي مطار تريد أو أية مدينة في العالم.
- زاوية النزول والصعود بالدرجات
- مقدار زاوية ميلان الطائرة يميناً أو شمالاً.
- المسار الدقيق المرسوم على شاشة البوصلة الإلكترونية للاستقامة على المدرج في حالة الهبوط أو الاقتراب التدريجي.
- بالإضافة إلى معلومات أخرى لا تقل أهميةً عن تلك، تفيد عن سرعة الطائرة ومعدل صعود الطائرة أو نزولها والرادار والحاسوب الخاص بالتحكم بمحركات الطائرة إلى غير ذلك من الأجهزة الكهربية الكثيرة.

غير أن أجهزة الملاحة الجوية بالرغم من دقة عملها إلاّ أنها قد

تتعـرض لمؤثرات داخليـة أو خـارجية، تـؤدي إلى انحـرافها وعـدم إعطـاء المعلومـات الدقيقـة الصحيحة، وذلك عنـدما يعمل أحـد الأجهزة الكهرومغناطيسية الذي يحملـه المسافر معه داخل الطائرة، فينتج من ذلك مجال كهرومغنـاطيسي يؤثر في دقة المؤشرات في غـرفة القيادة، أو عندما يتعطل بث الموجـات من أجهزة المدرج نفسه فلا يتم استقبـالٌ من أجهــزة الطـائرة فتضل الطـائرة عن طــريقهـا في السماء، أو عندمـا تقترب للهبوط في المطـار وتعيقها العـوائق الجوية مثل الضبـاب، أو الأمطار أو الغبـار كما حصل قبل قليل في مطـار الخرطوم.

لذا فإن الطيارين يضعون في حسبانهم أمراً آخـر كانوا قد تدربوا عليه وهـو معرفة العلامـات الأرضية حيث إن كل مطار في العـالم له علامـات أرضية تحيط به كبرج عال أو بحيرة أو نهر أو خط كهـرباء أو سكـة حـديـد أو جسر أو حديقـة واسعـة أو غير ذلك، وهـذه العلامات الأرضية مهمة جدّاً عند تعطل أجهزة الملاحة الجوية فجأةً عنـد الاقتراب من المطار، وخصـوصاً في الليـل وعند تعـذر الرؤيـة بسبب ضباب أو غبار.

والآن لنعد إلى طائرتنا ونرىٰ ماذا فعل قبطاننا.

كـانت الطـائرة تـدور في مسـار دائري شرق المطار عنـدمـا قـال القبطان: أخبر مـوظف برج المراقبة يـا عاطف أننا سنحـاول الهبوط مرة أخـرى باعتمادنـا على النظر لأننـا نرى بـداية المدرج. ثم أردف كلامه قائلاً:

ركز نظرك معي يا عاطف على المطار سأرتفع قليلاً لأدور دورة كاملة إلى اليسار بدائرة صغيرة لا يتعدى قطرها ٥ كيلو مترات.

وبينما كان القبطان يمسك بزمام الطائرة الحديدية إذ أخذت زوبعة الغبار تضرب بها يمينا وشمالا وفجأة صاح مساعد الطيار:

لا أستطيع رؤية المطار يا قبطان لقد فقدت مكانه.

أجاب القبطان بكل هدوء: لا بأس ستراه بعد قليل إن شاء الله ثوانٍ معدودة فقط.

يدور القبطان بالطائرة وقد وضع في حسبانه أنها الدورة الأخيرة الفاصلة، فإما أن يرى المدرج ويهبط وإما أن يقفل راجعاً إلى جدة، حيث إنه لا يوجد حل سليم غير هذين الحلين.

الدائرة ٣٦٠ درجة وقبطاننا قد دار منها ٢٢٠ درجة تقريباً وبقيت ١٤٠ درجة هي الفرصة الأخيرة لرؤية المطار.

كانت الطائرة تميل بزاوية ٣٥ درجة تقريباً وقد بقي ٨٠ درجة من الدائرة، وعندما بقيت ٥٠ درجة من الدائرة. قال القبطان لمساعده: بعد عشر ثوان يا عاطف عندما تكتمل الدائرة انظر على جهتك اليمنى سترى الجسر الأزرق، أخبرني حالاً عندما تراه.

هنا قطع اتصال موظف برج المراقبة الحوار الذي يدور بين القبطان ومساعده ليقول:

مسموح لكم بالنزول حالما ترون بداية المدرج وللمعلومية فإن الرؤية تزداد سوءً. إلى درجة أننا لا نستطيع رؤية طائرتكم بمنظارنا المكبر.

ثم يجيبه المساعد الذي هو على اتصال به دائماً ويعود إلى نفسه وهو ينظر من النافذة وهو يقول: عشر ثوان انتهت. . .

الدائرة اكتملت. . .

أين أنت أيها الجسر الأزرق. . . الجسر الأزرق. . . نعم الجسر الأزرق نعم يا قبطان ذلك هو الجسر الأزرق إنه على يميني. . .

عندها تسللت نسمات النصر إلى قلب القبطان كما ارتسمت شبه ابتسامة على محياه وهي تغالب أعصاب وجهه المشدودة لتفرج عن كلمة أسيرة في قلبه لتخرج من شفتيه ليعلن بها الفرحة المنتظرة فيقول: الحمد لله. . . الآن انظر أمامك سترى المدرج قريباً.

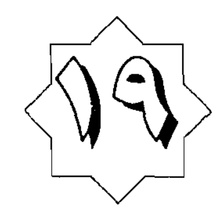
فقال المساعد مبتهجاً: الحمد لله صدقت يا قبطان إنه أمامي إني أراه واضحاً.

وعندما وصلت الطائرة فوق علامة الهبوط في المدرج أقفل القبطان مقابض الدفع وذلك بسحبها إلى الخلف مما جعلها تلامس الأرض بعجلاتها لتطبع عليها قُبلة الفوز بعد عناء كبير.

وعندما كانت الطائرة تزمجر محركاتها بقوة بسبب استخدام الدفع العكسي لإيقافها كان عبد الرحمن يتنفس الصعداء ولسان حاله يقول: الحمد لله لقد كاد هذا اليوم أن يضيع من إجازتي. . .

وعندما توقفت الطائرة على الأرض وفتحت أبوابها لم يتمالك عبدالرحمن نفسه حتى ذهب إلى القبطان فسلَّم عليه وشكر له ودعا له بخير. مما جعل القبطان يتبسَّم ويقول في نفسه:

ما شاء الله كان وما لم يشأ لم يكن وما علينا إلا بذل الأسباب.



خمسة فقط

كالي - كولومبيا

كانت أضواء الاستعداد للاحتفال تزداد توهجاً في مدينة ميامي عندما بدأ الليل يرخي سدوله على شواطئ ولاية فلوريدا الشرقية في ليلة العشرين من ديسمبر سنة ١٩٩٥م فلقد كانت المدن الأمريكية تستعد في هذه الأيام للاحتفال بيوم الخامس والعشرين من ذلك الشهر كما هي عادتها كل سنة حيث تنصب أشجار الأرز وتعلق الزينات في الشوارع والبيوت وتوزع الهدايا وتلبس الثياب الجديدة وتدق نواقيس الكنائس وتتلى الترانيم إيذاناً بالاحتفال بعيد ميلاد المسيح.

في تلك الليلة حلقت طائرة من طراز بوينغ ٧٥٧ مودعةً مطار ميامي الدولي وقد أقلت على متنها ١٦٤ راكباً بما فيهم طاقمها المكون من ثمانية أشخاص.

كـان كثيرٌ من المسافـرين متشـوقـاً للقاء أقـاربـه في هذه الليلـة للمشاركة في احتفالات الخامس والعشرين وكذلك عيد رأس السنة حيث إنهم قـد حملـوا الكثير من الهدايـا والمفاجـآت الخاصـة بتلك المناسبة، لقـد بدا على وجوه الكثير من المسافرين الاستعـداد لوجبة العشاء وخاصة عندما أطفئت إشارة ربط الحزام فالساعة الآن تشير إلى السابعة والنصف مساءً ، وبـالرغم من أن معظم طاقم الملاحين قد بدا متعباً هذه الليلة إلاّ أن ذلك لم يعفهم من التبسم للمسـافـرين الذين لم يتـفطنوا إلى عـلامـات التـعب والإرهاق على وجوه الملاحين وهم يقومون بتقديم وجبة العشاء الساخنة وما يصاحبها من مشروبات ساخنة أو باردة .

كانت الطائرة الأمريكية هذه، التابعة لشركة (A-A الأمَريكية) تواصل صعودهـا إلى ارتفاع ٣١ ألف قدم متجهةً جنـوباً لتطير فوق جزر كـوبا وهيتي ثـم تستمر فوق البحـر الكاريبي لتحـاذي بنما ثم تكمل طـريقهـا شطـر مدينـة كـالي في دولـة كـولـومبيا في أمـريكـا الجنوبية .

من مقصورة القيـادة بدت جزر البهـاما في تلك الليلـة كحبات عقدٍ جميل قـد بدا طـرفه متلألأعلى ميسرة القبطـان بينما طرفـه الآخر غاب في بحر المحيط الأطلسي إلا من طيف سرابٍ ليلي جميل .

وكـان بعض المسـافـرين الـذين يجلسـون على الجهـه اليسرى في داخل الطائرة ينظرون عبر النافذة قد ذهبت بهم الأفكار إلى

الالتفـات يساراً لتتـذكـر موقع مثلث بـرمـودا ومـاحيك حولـه من قصص وأســاطير، تلك الأســاطير التي تقــال دون التثبـت من مصـدرها أو لمحـاولـة معرفـة الهدف منهـا ، ولاشك أن الكثير من الناس قد سمع بأسطورة مثلث برمودا وماحيك حوله من أقاصيص غريبة وعجيبة في نفس الوقت، فبعض الناس لا يلقي لها بالاً وينظـر إليها أنها من الظـواهر التي تنحو نحـو ظاهـرة الأطباق الطائرة ، وبعضهم قد ألف وكتب عشرات القصص يـؤكد صحتها حيث إن بعضهم يؤكـد ماحدث في سنـة ١٩٤٠م من اختفاء سرب من الطائرات الحربية المروحية التي بلغ عددها ١٥ طائرة مرة واحدة ومجموعة من السفـن قد اختفت كلها وبعضها قد اختفـى طاقمها ولم يعثر على أحدٍ منهم.

وقد نفى كثير من علماء دراسة الظواهر الجوية حقيقة هذا المثلث حيث قالوا :

١- إن الأحـداث تلك لم تحصل إلا بعد سنـة ١٩٤٠م حيث بدايـة استعمال الطائرات في الحروب .

٢- إن اختفاء سرب الطائرات ذاك كان سببه عاصفة رعدية شديدة كانت متجهة إلى الشرق من جزيرة برمودا (★) فخرجت الطائرات للتدريب شرقاً فضلت طريقهـا بسبب التأثير الكهرومغناطيسي للعاصفـة الرعـدية على بوصلـة الطائرة المغنـاطيسية ممـا جعلها

(★) التي كانت قاعدة حربية تقلع منها الطائرات .

تتجه إليها مباشرة والدخول فيها وهلاكها★ .

٣- أما اختفاء السفن فإنهم يعزونه إلى اشتهار تلك المنطقة بالأعاصير والدوامات البحرية التي تغرق السفن .

٤- عدم سماع حدوث حوادث أخرى في العشرين سنة الماضية .

ولكن مع هذا كله فهناك أسرار كثيرة غامضة في هذا العالم لايزال الإنسان جاهلاً بها .

* * *

(★) ولهذا فإنه يمنع استخدام الأجهزة التي تولد مجالات كهرومغناطيسية في الطائرة لتأثيرها على أجهزة الملاحة الجوية كأجهزة الهاتف النقال وألعاب التحكم من بُعْد(REMOTE CONTROL) .

بدا قبطان الطائرة ساخطاً بعض الشيء من عدم فعالية أسلوب جدولة عمل الملاحين وهو يصعد بالطائرة إلى ارتفاع ٣١ ألف قدم وقد كان يؤكد سخطه هذه التجاعيد التي ارتسمت على جبهته وحول عينيه الصغيرتين التي كانت تغطيهما نظارة القراءة النصفية والتي ألحت عليه بدوام استعمالها بعد أن تجاوز عمره الخامسة والخمسون .

لم يكن مساعد الطيار بأقل حماساً من انفعال القبطان بل كان يشاطره الشعور وهو يهز رأسه مؤكداً أن تذمر القبطان في محله كيف لا وهو يسمع ويرى بعينيه شكوى بعض الملاحين من الخدمة الجوية من طول فترة العمل والتي ستتجاوز الفترة الزمنية المعتادة في جدول الرحلة هذه الليلة والتي ستمتد إلى نحوٍ من ١٥ ساعة متواصلة وهذا يعني أن وقت إقلاع رحلتهم في اليوم التالي سيتأخر ساعتين لزيادة عدد ساعات فترة العمل .

كان الجو جميلاً جداً وخالٍ من السحب والسماء قد بدت صافية وكان كل شيء يوحي بأن الإقامة في فندق مدينة كالي هذه الليلة ستكون مريحة جداً وخاصة بعد عمل يومٍ طويل ومضنٍ .

ضغط القبطان على زر استدعاء المضيفة في غرفة القيادة ففتح باب غرفة القيادة وإذا بالمضيفة تدخل وبين يديها وجبة العشاء الساخنة الخاصة بالقبطان ، تناول القبطان صينية العشاء بعد أن أزاح كرسيه إلى الخلف قليلاً ليجعل بينه وبين عجلة القيادة متسعاً

كي يضع صينية العشاء على فخذيه ليتناوله بارتياح .

وقبل أن يبدأ القبطـان بتناول العشاء التفت إلى مساعـده قائلاً : استلم القيادة من فضلك .

أجاب مساعد الطيار بالموافقة : حسناً سأستلم القيادة .

ولم يستطع القبطان أن يخفي تـذمره أيضاً وهو يتنـاول العشاء من عـدم تنظيم جدول الملاحين وأنها فـوضـوية ومجحفـة في حق الكثير منهم ، وكان ذلك موضوعاً قد أخـذ وقتاً طويلاً في النقاش والكلام مع المسـاعد الـذي كان يـوافقـه في تذمـره وشجبه ونـدبه ، ونتيجـة لذلك فقد أخذ هذا الموضوع وقتاً وتركيزاً من القبطان أكثر مما ينبغي الأمر الـذي جعل الطائرة تقترب أكثر فأكثر من المطـار دون أن ينتبه القبطان إلى أهمية تهيأتها للهبوط ووجوب العمل لذلك الآن .

لقـد كان تـذمر القبطـان من تأخير وقت إقلاع الـرحلة في اليـوم التـالي وهـذا التـذمـر ليس في محلـه لأن هــذا التأخير ليس بسبب الملاحين بل إنـه قـانـون العمل الذي يـوزع فترات العمل والـراحـة ويوازن بينها ضمن معـادلة رياضية معترف بها طبيـاً وعالمياً ، حيث إن الملاح لا ينبغي لــه أن يتجـاوز فترة عمل طيران ١٤ ســاعـة في خلال ٢٤ ساعـة كما أنه في حال عودتـه من رحلة الطيران فإنه يجب عليه أن يمكث فترة لاتقل عن ١٢ سـاعة ليرتاح جسمـه فيها ، كما أنه لاينبغي له أن يتجاوز ٨ ساعات طيران جوي خلال ٢٤ ساعة ، إلا في حـالــة وجـود طـاقمين على الطـائرة فيقتسمان فيهــا رحلـة الطيران ، إلى غير ذلك من المعادلات التي تحسب حسـاباً دقيقاً لكل

ملاح بالكمبيوتر وبناءً عليها تحدد ساعات الطيران لكل ملاح شهرياً وأسبوعياً ويومياً بل إن مخالفة هذا القانون يجعل صاحبه معرضاً للجزاء وقد يفقد صاحبها رخصة الطيران مؤقتاً.

وبعد أن فرغ القبطان من وجبة عشائه أرسل صينيته إلى مطبخ الطائرة وأرجع كرسيه إلى الأمام قليلاً واستلم القيادة مرةً أخرى من مساعد الطيار .

كان العشاء لذيذاً والنفوس مبتهجةً للوصول إلى «كالي» المدينة الثانية بعد العاصمة « بوغوتا» حيث إن الاستعدادات قد جهزت أيضاً من قبل أهالي المدن للاحتفال بالعيد .

وها هي الطائرة الأمريكية تجتاز سواحل الشاطئ الشمالي لـ كولومبيا عندما أصدر القبطان أمره متأخراً إلى مساعد الطيار بطلب التصريح بالنزول إلى « كالي» قائلاً : اطلب تصريحاً بالنزول .

ويجيب مساعد الطيار :

حاضر . . . الطائرة الأمريكية رقم ٩٦٥ تطلب تصريحاً بالنزول .

ويجيبهم المسؤول عن حركة المرور الجوية في شمال كولومبيا : حسناً مسموح لكم بالنزول إلى ١٥ ألف قدم واتصلوا بنا عندما تكونون على بعد ٤٠ ميلاً فوق محطة «تولوا» .

كان عداد المسافة في ذلك الوقت يشير إلى أن الطائرة على بعد ٦٣ ميلاً عن مطار كالي عندما أضاء القبطان مصابيح الطائرة الخارجية وإشارة ربط الحزام للمسافرين استعداداً للهبوط .

أدرك القبطـان وهـو ينـزل تـدريجياً أنـه قـد تأخـر في الانحـدار وخـاصة عنـدمـا اقترب كثيراً من محطة تـولـوا إذ تبين له أن الطـائرة مـازالت على ارتفاع شـاهق وينبغي أن ينـزل بسرعة قبل أن يتجـاوز نقطـة الانحـدار التدريجي المسمـوح بـه لكي يتمكن من الهبـوط في المطار.

لكن القبطان أدرك أنـه قد تأخـر في النزول فامتـدت يده اليمنى إلى ذراع « المكابـح الهوائية »★ لكي يـزيـد من معدل سرعـة النـزول للطائرة إلى ٥٠٠٠ قـدم في الدقيقـة الواحـدة، وبينما هو كـذلك إذ تجاوزت الطائرة فوق محطة تولوا فتكلم مساعد الطيار:

الطائرة الأمريكية ٩٦٥ فوق محطة تولوا .

عندها أجاب مدير حركة المرور :

الطـائرة الأمريكيـة ٩٦٥ انزل إلى ٥٠٠٠ قـدم وأخبرني عندمـا تكون على مسافة ٢١ ميلاً .

أجاب المساعد حسناً ستتصل بك عند الـ ٢١ ميل .

كان القبطان شديد التركيـز على سرعة النزول لكي يصل إلى نقطة الانحدار التدريجي فأصدر أمره إلى المساعد .

- اطلب منـه تصريحاً بـالاتجاه مبـاشرةً إلى النـزول إلى نقطـة الانحدار التدريجي «روزو» .

(★) وهي عبارة عن سطوح مستطيلة الشكل تمتـد بشكل عمودي فوق سطح الجناح من أعلى لتشكل جداراً طويلاً على طـول الجناح من أوله إلى آخره ليقضي على قدرة الرفع في الجناح ويساعد الطائرة على النزول السريع .

فالتقط مساعد الطيار جهاز النداء وحصل على التصريح وهو الذهاب مباشرةً إلى نقطة الانحدار التدريجي «روزو» .

في هذه الأثناء لم يدرك ولم ينتبه القبطان إلى أن الطائرة بدأت تميل إلى جهة اليسار شيئاً فشيئاً (وهذا بسبب أن الطيار الآلي لم يكن قد برمج فيه خط الرحلة بعد تولوا . وعلى هذا فإنه حينما تجاوزت الطائرة محطة تولوا أراد أن يعود بها إليها مرة أخرى) وهي تهوي بسرعة ٢٥٠ ميل في الساعة وقد تجاوزت الـ ١٢ ألف قدم نازلة وهي تتجه إلى جبلٍ ارتفاعه ١٣ ألف قدم .

وفجأة انتبه القبطان إلى التفاف الطائرة نحو اليسار بعد أن أكملت نصف دائرة تقريباً فأدارها بسرعة نحو اليمين فاستدارت الطائرة بعيدة عن الجبل الذي كان ارتفاعه ١٣ ألف قدم .

ولكنه لم ينتبه بعد إلى معدل سرعة نزولها المخيفة .

كانت تلك الحركات المفاجئة غير مفهومة عند الكثير من أفراد طاقم الطائرة فضلاً عن المسافرين ذلك لأنهم انتبهوا إلى ميلان الطائرة يساراً ثم أحسوا بالميل يميناً ثم أحسوا بالاهتزاز المتواصل بسبب استعمال المكابح الهوائية .

بدت الطائرة مضطربة الحركات وخاصةً بعد انحرافها يميناً ثم يساراً الأمر الذي جعلها تبتعد عن مسارها المرسوم لها نحواً من ٨ أميال .

لك أن تتصور أيها القارئ في ذلك الليل الحالك السواد كيف استطاعت تلك الطائرة الهرب من ذلك الجبل الشاهق الارتفاع بعد

انحـرافهـا إلى اليمين ولكنها لم تفلح بعـد بـالخلاص من جبلٍ آخـر كان ينتظرها وقد اشرأبَّ برأسه من ارتفاع بلغ الـ ٩ آلاف قدم وهي تتجه إليه بسرعةٍ هـائلة وهي منقضة انقضاض النسر ولكن لم يعلم أحـدٌ إلى الآن أن الجبل قـد أصبح قـد قاب قـوسين أو أدنى منهـا ، فأجهـزة الرادار معطلـة منـذ عدة سنـوات في (مطـار كالي) فتعـذر بذلك مراقبـة الحركة الجوية في سماء كولومبيـا من قبل موظفي المطار والأمر الآخـر الذي أخـذ يزيد الطين بلـة كما يقال انحـراف الطائرة عن مســارهـا المرسـوم لها في منطقــة عـاليـة الجبــال في ليلٍ بهيم فأصبحت في بحـر مدلهم أسود يحيـط بسابحٍ ضل طـريقه وانتشرت حـولـه مجمـوعـةُ من أسماك القـرش ينتظـرون الفـرصـة السـانحـة للانقضاض عليه ليس بينه وبينها إلاّ مسافة قصيرة جداً جداً .

وفجأة صـــاح جهـــاز الإنـــذار في مقصـــورة القيـــادة :

(TERRAIN TERRAIN) بمعنى انتبه جبال جبال .

ثم لم يلبث القبطان أن سمع إنذاراً ثانياً :

(WHOP WHOP PULL UP WHOP WHOP PULL UP)

بمعنى انتبه ارتفع إلى الأعلى بسرعة

ثم تتابعت الإنذارات متلاحقة . . .

فـوجئ كل من القـبطان ومـسـاعـده بهـذه الإنذارات المتـلاحـقـة وصُـدِموا لأول وهلـةٍ من هول المفـاجأة ولكن القبطـان سرعان مـا استجاب للنداءات المتـلاحقة فدفع مقابض الدفع إلى الأمـام ليزيد من قـوة دفع الطـائرة إلى الأعلى كما سحب مقـود الطـائرة إليـه لكي

ترتفع الطائرة إلى الأعلى وتتـوقف عن النزول السريع لكنَّ الإنذارات مازالت متتابعة وتحذره بأعلى صوتها . . .

(WHOOP WHOOP PULL UP TERRAIN TERRAIN)

ارتفع إلى الأعلى بسرعة جبال جبال . . .

وفي تلك اللحظات العصيبة توقفت الطائرة عن النزول بسرعتها الهائلة على ارتفـاع ٧ آلاف قدم تقـريباً وبـدأت بالصعـود التدريجي ولكن انعطافهـا الشديد نحـو اليمين جعلها تتجـه مباشرةً إلى جبلٍ ارتفاع قمته ٩ آلاف قدم . . .

وفجأة جـاء إنـذار آخـر إلى القبطان اهتـزت لـه الطـائرة بجميع أركانها ففزع مساعد الطيار من هول تلك المصيبة وضاح بالقبطان :

(STIK SHAKER ... PLAIN STALLS)

بمعنى . .

إن عمود القيادة يهتز بسبب انهيار الطائرة .

أي لقـد وصلت الطائرة إلى مـرحلة الانهيـار وفقدت قـدرتها على الرفع والصعود إلى أعلى . . . (بسبب زيـادة زاوية الصعود عن الحد الأقصىٰ) .

إنها مرحلة حرجة جداً جداً . . .

ولكن لماذا توقفت الطائرة عن الصعود ؟

لقد قلنا قبل قليل أن القبطان قد استعمل الكوابح الهوائية (AIR SPEED BRAKES) للقضـاء على قدرة الـرفع في الأجنحـة والنزول

بسرعة ولكن حينما غير القبطـان رأيه وأراد الصعود مـرةً أخرى ودفع مقابض الدفع إلى الأمام فإنه نسي المكـابح الهوائية ممتدةً فوق الجناح الأمر الذي جعل الطائرة تفقـد سرعتها بسبب تلك المكابح ومن ثم تفقـد قـدرتها على الـرفع إلى أن وصلـت إلى مـرحلـة زاويـة الانهيـار فانهارت الطائرة وهي تئن وتطلب الخلاص .

ولكن السبع ثوانٍ الأخيرة هي التي كانت الحد الفاصل والفرصة الـوحيـدة لنجـاة الطـائرة قبل اصطـدامهـا بـذلك الجبل الشـاهق الارتفاع لكن الطائرة اصطدمت بقوة بعد ٧ ثوانٍ من بدء الإنذارات وتحطمت على سفح ذلك الجبل وتنـاثـرت أشـلاؤهـا في كل مكـان محدثةً انفجاراً ودويـاً مرعباً هز له أجـواء المدن المحيطة بذلك الجبل مخلفةً نـاراً عظيمة شـاهدهـا كثير من الناس في تلك الليلـة الحالكة الظلام .

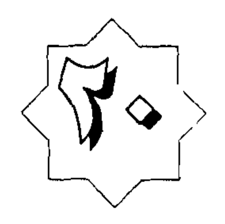
وقد انتابني العجب وأنا أتأمل الظروف التي تحيط ببعض الخلق عند مـوتهم وخاصة عندمـا أتذكر حديث المصطفى صلى اللـه عليه وآله وسلم الذي قال فيه : « إن الله إذا أراد قبض عبدٍ بأرضٍ جعل له فيها حاجة» .

وحينما نعـود إلى قصتنا تلك نجـد أن الله سبحـانه وتعـالى جعل لكل هـؤلاء المسافـرين حاجـةً في الأرض التي كانـوا يقصدونها فقـد كانـوا ذاهبين لمناسبـة الاحتفال بـالعيد وكذلك طـاقم الملاحين فإن المضيفين والمضيفـات كـانــوا متعبين ولكن وجب عليهم أن يطيروا تلك الـرحلة وأمـا القبطان فقـد أبى اللـه سبحانـه وتعالى عليـه ألاّ

يموت على سفح الجبل بالرغم من تذمره وشجبه وندبه وتلك أقدار الله التي لا يعلمها إلا هو سبحانه جلت قدرته .

هذا ولقد قدّر الله نجاة خمسةٍ من المسافرين فلقد ذهبت إليهم فرق الإنقاذ في تلك الليلة ولم يستطيعوا الحصول على أشلاء الركاب إلا في اليوم التالي نهاراً حيث كانت المنطقة شديدة الوعورة وكثيرة الأشجار وجبالها شديدة انحدار السفوح الأمر الذي جعل فرق الإنقاذ تنزل بالهيليكوبتر على الوادي ثم تواصل الصعود على سفوح الجبال مشياً على الأقدام لمدة ثلاث ساعات كي يعثروا على خمسةٍ فقط كان بهم رمق الحياة ، أربعة أشخاصٍ وكلبٍ صغير .





بل كارثة أخرى

كابتن توماس

بانكوك - تايلند

تصدّر القبطـان (تومـاس) ومساعـده (جوزيف) قيـادة الطائرة ٧٦٧ من نوع بـوينج التي كانت تحمل على متنها ٢٢٣ راكباً، وهي تشقُّ عبـاب السماء بصوتها الـرعـدي وقد رفعت عجـلاتها وضمت أجنحتها الخلفية لزيـادة السرعة وهي تودع مطار بانكـوك في تايلاند متجهة إلى أوروبا.

بـدا شكل الطائرة مألـوفـاً وهي تبتعد عن مطـار بـانكوك الـذي يزدحم بـالآلاف من المسافرين والمودعين وكما نُسِيت طـائراتٌ قبلها ذهبت مُوَدَّعةً إلى بلادها فكـذلك أيضاً كان لهذه الطائرة نصيبها من النسيـان، وخصوصـاً عنـدما تكـون على شكل نقطـةٍ ضوئيـة على شاشـة الرادار الأرضي في مطـار بانكـوك إلى المراقب الجوي في بـورما

ليتـــابعهــــا في حركتها على شاشة الرادار الخضراء إلى أن تنتقل تلك النقطة إلى شاشة المراقب الجوي لـ بنجلادش ثم الهند ثم باكستان، وهكـذا الحين وصولها مطـار فيينا بلـدهـا الأم حيث هي نقطة نهايـة الرحلة.

كان الاتصـال مستمراً بين مسـاعد الطيـار (جوزيف) ومـراقب حركـة الجو في تايلاند الـذي كان يراقب النقطـة البيضاء وهي تسير على زجـاج الشاشـة العـاكس وبجانبهـا معلـومات تـدل على رقم رحلتهـا وسرعتهـا وارتفـاعها، مـع نقاط وأرقـام أخـرى تخالفهـا في الاتجاه أو معها، ومن لم يكن لـه خبرة في قراءة تلك المعلـومات على الشاشـة التي مُلئت بالخطـوط والأرقام والنقاط المتحـركة فإنـه قطعاً سيدهش لطبيعـة عمل المراقبين الجويين الذين لهم الفضـل بعد الله سبحانه وتعالى في حفظ سلامة الطائرات في سماء الله الواسعة.

كانت نقطة طائرتنا الضوئية تسير مبتعدة عن مركز شاشة الرادار الـذي هو المطـار وشبكة الازدحـام، حتى إذا ما وصلت قـرابة الـ ١٠٠ ميل اختفت تلك النقطة عن الشاشة فجأةً وكذلك أرقامها!.

* * *

القبطان الأمريكي (توماس) ذو خبرة فقد قضى سنوات عديدة في الطائرات النفاثة التي كان يعمل عليها في شركة الـ «إيسترن» الأمريكية، وهو صاحب قصتنا هذه، ويصحبه في هذه الرحلة مساعده الألماني الجنسية (جوزيف) في طائرتهم التابعة لشركة (لودار) النمساوية التي كانت تطير من هونج كونج إلى فيينا مروراً بمطار بانكوك الذي يُعَدُّ أحد مطارات العالم الكثيرة الحركة.

والخبرة في عالم تشغيل الآلات أو إدارة المصانع والشركات تعد من العُملات النادرة التي يحرص كثير من الرؤساء على الحصول عليها حتى لو أدى ذلك إلى دفع مرتب عالٍ لصاحبها. وكما يقال في عرف الإداريين وكبار السن: أنت تستطيع أن تُعلِّمَ كل شيء إلا الخبرة، فإنها تُكتَسَب مع الأيام وطول العمر والزمان. ونحن بحمد الله قد عُـلِّمنا احترام كبار السن وذوي الخبرة، فقد قال المصطفى ﷺ: «ليس منا من لم يرحم صغيرنا ولم يوقر كبيرنا ويعطي لعالمنا حقه».

خبرةُ القبطان (توماس) خلال العشرين عامًا التي قضاها ينتقل من طائرة إلى طائرة حتى صار اللون الأبيض يغطي أكثر شعره إن لم يكن أكثر شعره، هذه الخبرة لم تسعفه في محنته التي سنقرؤها في السطور القادمة إن شاء الله.

ونعود مرةً أخرىٰ إلى مركز المراقبة الجوية لنقول: إن النقطة الضوئية مع أرقام لها كانت تتحرك على شاشة خضراء ثم اختفت من أمام عيني المراقب الجوي الذي كان جالساً على كرسيه المتحرك

الذي يسهل له الوصول إلى الأزرار والمفـاتيح التي تنتشر أمامه بنظامٍ دقيق مـدروس، تلك النقطـة وعشرات النقـاط حـولها تسير في اتجاهـات معينـة ضمن مسـارات مرسـومـة، تلك النقطـة المضيئـة وحـركتهـا تعني استمـرار الحياة والحركـة لها، كما أن اختفـاءهـا من الشاشـة يعني إحدى ثلاثـة أشياء، إما عطل في جهـاز بث الطائرة المرسل، أو عطل في جهـاز رادار المراقب الجوي الأرضي المستقبل، أو تحطم تلك الطائرة.

ونحن جميعاً نُفضِّل الاحتمالين الأولين ونستبعـد الاحتمال الثالث قدر الإمكان إلاّ إذا أكّده أكثرُ من خبر.

ولكن النقطة الضوئية قد اختفت فعلاً، عندها بدأت الوساوس تنتـاب ذلك المراقب الجوي وقـد اكفهرَّ وجهـه، وانقبض صـدره، وكان توقف نبض الحياة في الشاشة يوشك أن يخبره بخبرٍ مؤلم.

ويأتي الخبرُ بعد دقـائق معدودة من اختفاء تلك النقطة الضـوئية ليـؤكـد الاحتمال الثـالث فينـزل ذلك الخبر على رأس كل المراقبين الجويين كـالصاعقـة ويحول مكتب المراقبة الجويـة إلى مكان سـاكن كسكـون الرمـوش إلا من استـدعـاءات من طـائرات أخرى، وقـد علت قسمات وجوههم علامـات التأسف والتأثر، كما أخذ بعضهم يهز رأسه وهو يطـرق إلى الأرض، كما أخذ بعضهم يهمهم بينه وبين نفسه: كارثة... إنها كارثة.

على صوْتِ ارتطامٍ بالأرض كبير أعقبه انفجار خزانات وقود انتبه النـاس في القرى المنتشرة في شمال ولاية (تايلند) بين الغابات الكثيفة

الأشجار والتي أعاقت كُلَّ حُرية لحركة الناس وطرقهم الصناعية التي يشقونها بكل جهد جهيد إلا من الجداول والأنهار التي تشق طريقها فيها في كل مكان وكل اتجاه غير عابئة بتماسك أشجار الغابة القوي أمام زحف حضارة إنسان القرن العشرين وأسنان منشاره الكهربي.

انتبه الناس وتوافدوا جهة الصوت الذي دهَّم عليه دخانٌ نار عظيمة اشتعلت في أشجار الغابة المجاورة كما جاءت سيارات الإسعاف والمطافئ ودبت حركة الناس إليها من كل جنس ونوع، فلقد جاء الصحفيون والمحللون والشرطة والأطباء والممرضون وحتى فلاحو مزارع الرز المنتشرة هناك التي تشتهر ولاية تايلند بها.

أقبل الناس زرافات ووحداناً فتصدت لهم الغابات الكثيفة أولاً فتراجع بعضهم. فمضى الذين يعنيهم الأمر أكثر فأعاقتهم النيران والدخان فتراجع بعضهم ومضى رجال المطافئ يشقون طريقهم مع شرطة الغابات ليدخلوا مع النيران المشتعلة في حربٍ حامية الوطيس.

ولما علم الناس سبب النار والانفجار ازدادوا حماساً وتأثراً إلى درجة أنهم قضوا أغلب ذلك اليوم في الغابة إلى ساعة متأخرة في الليل.

وفي اليوم التالي تَصدَّر خبرَ سقوط تلك الطائرة أغلب الصحف المحلية والعالمية بالإضافة إلى أجهزة بث الراديو والتلفاز التي كانت تتابع ذلك الخبر بالصوت والصورة الحية، الأمر الذي جعل سحب

الحزن تـدخل بيـوتاً كثيرة في المدن النمسـاويـة فيعلن أهلهـا الحداد على ذويهم القتلى .

كانت الشركة النمسـاوية بمن فيها من موظفين أشـد تأثراً بذلك الحادث حيث أرسلت فريقاً متخصصاً في السـلامة الجوية وقوانينها ولجنة تحقيـق في الحادث كما أبرقت وأرسلت وفـوداً لعزاء ذوي القتلى في الحادث .

وقد نشرت (مجلـة النقل الجوي)* الأمـريكية مقـالاً بخصـوص ذلك الحادث تضمَّن تسجيـلاً فنياً لآخـر عشر دقائق لحيـاة الطائرة قبل ارتطامهـا بالأرض ، تضمَّن كـذلك الحوار الذي كـان يدور بين القبطان ومساعده في آخر عشر دقائق قبل ارتطام طائرتهم بالأرض .

كما واجه محققـو السلامة الجويـة النمساويـة صعوبة شـديدة في العثـور على أجـزاء الطائرة المتناثرة في الغابات الكثيفة حيث وُجِد ذيلُ الطـائرة مفصـولاً عن جسمهـا لقوة الاصطـدام بـالأرض ، كما وجد محركا الطائرة بالقرب من بعضهما ولكن على مسافة ليست ببعيـدة من مكان الـذيل . كما أن رداءة الجو الضبـابي بسبب كثرة الأنهار والغابات زادت من صعـوبة الحصول على أجزاء الطائرة الأخـرى المتنـاثـرة . كما أن الصندوق الأسـودَ الـذي يعـد ضـالتهم المنشـودة قد وجـد محطماً ومحترقـاً ؛ بسبب اشتعـال النـار بالطـائرة ، ولكن عند مـراجعة شريط التسجيل في غرفـة القيادة أمكنهم بعض

---

* مجلة (Air Transport) .

الشيء من تحديد الخطوط الأساسية حول الحادث دون أن يشيروا إلى السبب الفعلي، مما جعل قضية تلك الحادثة تُرفع على أن العطل كان ميكانيكيّاً في إحدى محركات الطائرة الذي انفتح فيه باب عكس الدفع فجأةً الذي أخل بتوازن الطائرة وهي صاعدة فانقلبت على رأسها وسقطت. ثم جاء التقرير ملخصاً في عدة نقاط هي:

١ ـ الطائرة كانت من نوع بوينج ٧٦٧ ذات محركين.

٢ ـ محركاها من نوع (برات أندويتني) الأمريكي الصنع.

٣ ـ الطائرة كان لها ٥٩ رحلة فقط.

٤ ـ سقطت الطائرة بسبب انفتاح باب عكس الدفع في أحد المحركين.

٥ ـ لم يستطع خبراء السلامة الجوية أن يجمعوا كل عناصر البحث الأساسية بسبب رداءة الجو.

٦ ـ لم يكشف البحث عن سوء أو تخريب في الصيانة الفنية.

٧ ـ المعلومات لم تكتمل بسبب تلف جهاز تسجيل الصندوق الأسود.

٨ ـ رفعت القضية على أساس أن السبب هو عطل فني في باب عاكس الدفع في المحرك النفاث.

* * *

أما شريط المحادثة الذي كان يدور بين القبطان ومساعده في آخر عشر دقائق فجاء كالتالي[1]:

الوقت (ثانية : دقيقة : الساعة)	المتحدث	الحديث
٢٤ : ١٠ : ١٠	القبطان :	إشارةالإنذار [2] مامازالت مستمرة.
٣٠ : ٢٢ : ١٠	القبطان :	ماذا يقول الكتاب[3] عن إشارة التحذير تلك؟
٠٠ : ٢٤ : ١٠	المساعد :	كتاب تعليمات (علاج خلل) الطائرة يقول : لقد تعطلت الأجهزة المساعدة للمحرك ، توقع انعكاس الدفع في الجو وتوقع رجوع الدفع طبيعيّاً بعد النزول على الأرض.
٠٠ : ٢٤ : ١٠	القبطان :	فقط . . . آ . . . دعنا نرَ . . حسناً[4] . . .

(١) مترجم بتصرف لكي يفهمه القارئ مع المحافظة على روح النص قدر الإمكان.

(٢) يشير القبطان إلى إشارة تحذير ضوئية تحذر من احتمال فتح الباب العاكس في إحدى المحركين فيعكس الدفع بدلاً من الأمام فيكون إلى الخلف مخالفاً المحرك الذي في الجناح الآخر الذي يدفع الطائرة إلى الأمام الأمر الذي يخل بتوازن الطائرة فيقلبها.

(٣) القبطان يسأل مساعد الطيار عن كيفية معالجة تلك الإشارة في حالة حصولها حقيقةً من الكتاب الخاص بصيانة الطائرة الذي في حقيبة كل طيار يحمله معه دائماً.

(٤) هنا بدأت الطائرة تتأرجح.

الوقت (ثانية دقيقة الساعة)	المتحدث	الحديث
		بالاستعداد لنا ؟
٢٢ : ٢٥ : ١٠	القبطان :	ماذا؟
٢٣ : ٢٥ : ١٠	المساعد :	هل أطلب من فنيي الصيانة الأرضية المساعدة بعد النزول
٢٦ : ٢٥ : ١٠	القبطان :	.آ . . . تستطيع إخبارهم عن مشكلتنا . . . فقط . . . لا . . . آ . . . هي[١] من الممكن . . . آ . . . وا . . . شيء من الرطوبة[٢] سبب للمشكلة . . . أو . . . إن اشارة التحذير تضيء وتخبت .
٣٩ : ٢٥ : ١٠	المساعد :	نعم (موافقا) .
٤٠ : ٢٥ : ١٠	القبطان :	ولكن . . . آ . . . هي ليست فقط هي . . . ليست إشارة إنذار فقط . . . آ . . .[٣]
٠٣ : ٢٦ : ١٠	المساعد :	أظنك بحاجة إلى زيادة زاوية الزعنفة إلى اليسار لضبط التوازن[٤] .

(١) يقصد الإشارة الضوئية .

(٢) يقصد القبطان قد تكون الرطوبة سبباً في إعطاء إشارة ضوئية ولكن غير صحيحة .

(٣) هنا أخذ القبطان يدرك أن المشكلة بدأت تأخذ طابعها الجاد لأن توازنها بدأ يختل .

(٤) بدأ المساعد هنا يدرك أن مرحلة الخطر قريبة الحدوث .

الوقت			المتحدث	الحديث
ثانية	دقيقة	الساعة		
٠٦	٢٦	١٠	القبطان:	ماذا؟(١)
٠٨	٢٦	١٠	المساعد:	(بصوتٍ عالٍ) الطائرة بحاجة إلى زيادة زاوية الزعنفة إلى اليسار لضبط التوازن.
٤٠	٢٥	١٠	القبطان:	حسناً... حسناً.
٥٠	٢٦	١٠	المساعد:	(يعد أرقاماً بالألمانية ثم توقف).

وبعد ثلاث دقائق تقريباً

الوقت			المتحدث	الحديث
٣٧	٣٠	١٠	المساعد:	يصرخ آه... لقد انفتح باب المحرك العاكس للدفع...
٣٩	٣٠	١٠	:	صوت صفقُ هواء شديد

عندما صفق الهواء بشدة اختل توازن الطائرة بسبب فتح باب الدفع العاكس فانكفأت على رأسها ولم يتمكن القبطان من السيطرة عليها لأنه ماكان يتوقع أن يتفاقم الأمر إلى تلك الدرجة، عندها صرخ القبطان يائساً مستغيثاً ـ يا ليته ما صرخ ـ: يا عيسى المسيح...

---

(١) القبطان هنا يبذل مجهوداً كبيراً في ضبط توازن الطائرة لذا فإنه لم يركز على سماع كلام مساعد الطيار.

الوقت	المتحدث	الحديث
ثانية دقيقة الساعة		
٤١ : ٣٠ : ١٠	القبطان :	يا عيسى المسيح . . .
٤٤ : ٣٠ : ١٠		صوت تحذير وإنذار من

الاقتراب إلى الأرض بسرعة : إلى الدقيقة (٥٨ : ٣٠ : ١٠) عندها قال القبطان آخر كلمة له في الدنيا :

الوقت	المتحدث	الحديث
٥٨ : ٣٠ : ١٠	القبطان :	اللعنة . . .
٠٥ : ٣١ : ١٠	المساعد :	(صوت ارتطام بالأرض)
٠٦ : ٣١ : ١٠		(انتهى التسجيل . . . .).

* * * *

(١) في هذه اللحظات كانت الطائرة تتجه إلى الأرض بسرعة مخيفة فاقدةً توازنها نحو الغابات التي تحيط بمزارع الأرز الواسعة فأشعل ذلك إشارات ضوئية أخرى في غرفة القيادة وأصوات تحذير من الاقتراب إلى الأرض بالسرعة الهائلة . . .

نعم. بل إنها كارثة أخرى أن يموت الإنسان كافراً.

بل هي كارثة عندما يموت الإنسان مشركاً.

بل هي كارثة عندما يموت الإنسان عاصياً لله ورسوله. بل هي كارثة عندما يموت الإنسان وهو مبغض لهذا الدين.

بل هي كارثة عندما يموت الإنسان وهو مستهزئ ومبغض لأهل هذا الدين. بل هي كارثة عندما يموت الإنسان وهو محب لأعداء هذا الدين.

بل هي كارثة أن يموت الإنسان وهو لا يعرف من أمور هذا الدين غير تقليد الصلاة والزكاة والصوم والحج، أما الشهادتان فيقولها قولاً ولا يعمل بمقتضاهما وشروطهما.

بل إن أم الكوارث هي العمل بما يناقض الشهادتين ولا يكون هناك أدنى عمل للتوبة والاستغفار.

إن الاستغاثة بغير الله (كالأنبياء والصالحين) شرك أكبر يخرج صاحبه من ملّة الإسلام لأنه طلبٌ من المخلوق ما لا يقدر عليه إلاّ الخالق جل وعلا، ودليل ذلك قول الله تعالى:

﴿اتخذوا أحبارهم ورهبانهم أرباباً من دون الله والمسيح ابن مريم وما أُمروا إلا ليعبدوا إلهاً واحداً لا إله إلا هو سبحانه عما يشركون﴾ التوبة ٣١.

وقول القبطان: يا عيسى المسيح؛ هي شرك، شرك مخالف للتوحيد لأنه لو وحّد الله لأفرده بالدعاء والاستغاثة. وهذا القبطان قد اتخذ عيسى ـ عليه السلام ـ ربّاً كما قال تعالى:

﴿اتخذوا أحبارهم ورهبانهم أرباباً من دون الله﴾ .

فهم يستغيثون بهم زاعمين أن ذلك من كمال محبتهم لهم وهذا شرك آخر وقعوا فيه وهو شرك المحبة كما قال تعالى :

﴿ومن الناس من يتخذ من دون الله أنداداً يحبونهم كحب الله﴾ البقرة ١٩٥ .

والمحبة كما فصَّلها الإمام ابن القيم ـ رحمه الله تعالى ـ تنقسم إلى أربعة :

١ ـ محبة الله . . . وهذه لا تكفي وحدها للنجاة من عذاب الله والفوز بثوابه ؛ فإن المشركين وعبّاد الصليب واليهود وغيرهم يحبون الله .

٢ ـ محبة ما يحب الله . . . وهذه هي التي تدخل في الإسلام وتخرج من الكفر.

٣ ـ الحب لله وفيه . . . وهي من لوازم محبة ما يحب ، ولا تستقيم محبة ما يحب إلا فيه وله .

٤ ـ المحبة مع الله . . . وهي المحبة الشركية ، وكل من أحب شيئاً مع الله لا له ولا من أجله ولا فيه فقد اتخذه نداً من دون الله وهذه محبة المشركين .

إن أهم قضية في حياة الإنسان هي الاعتقاد بوحدانية الله تبارك وتعالى وإفراده بألوهيته وربوبيته وأسمائه وصفاته ، بل إن أهم الأسئلة التي أول ما يُسأل الإنسان عنها بعدما يغادر هذه الدنيا إلى دنيا البرزخ هو: من ربك؟

ومـا انقسم النـــاس إلى أصحـاب اليمين وأصحـاب الشمال إلا لاختلافهم في تحقيق معنى التوحيد .

وقـد أرسل الله تبارك وتعـالى رسلـه إلى خلقـه ليدلهم على طـريق الثبات على أساس التوحيد الـذي هو الغاية الأسمى للجن والإنس كما قال تعالى :

﴿وما خلقت الجن والإنس إلا ليعبدون﴾ . ومعنى يعبدون أي : يوحدون .

وقد أنزل الله تبـارك وتعالى وحيه على رسولـه محمد ﷺ ليخبره أن هذا الدين هو الذي أُنزل على نوحٍ وإبراهيم وموسى وعيسى عليهم أفضل الصلاة والسـلام ليؤكد مسألـة الوحدانية لله تبـارك وتعالى في الحكم والطاعة المطلقة ، وهذا يعني إفراده بالعبادة وحده لا شريك له بـالرغم من اختلاف بعـض الشرائع بالنسبة للـرسل صلوات الله وسلامه عليهم أجمعين كما قال تعالى :

﴿شرع لكم من الدين مـا وصى به نوحاً والـذي أوحينا إليك وما وصينا بـه إبراهيم وموسى وعيسى أن أقيمـوا الدين ولا تتفرقـوا فيه﴾ الشورى ١٢ .

وأصول الاعتقاد عند أهل السنـة والجماعة تنبع من القرآن الكريم والسنة النبـوية المطهرة على فهم السلف الصـالح رضوان الله عليهم أجمعين ، كما أن الانحراف في فهم الكتـاب والسنة في قضايا تـوحيد الله عـــز وجـل تــؤدي إلى التعطيل والإلحاد والتمثيل والتحـــريف والتكييف والتأويل لقضاياه .

وكلامنا هذا لم يخرج عن حديث المصطفى ﷺ الذي قال «افترقت اليهود إلى إحدى وسبعين فرقة وافترقت النصارى إلى ثنتين وسبعين فرقة، وستفترق هذه الأمة - أي أمة محمد ﷺ - إلى ثلاث وسبعين فرقة، كلها في النار إلا واحدة. قال الصحابة رضوان الله عليهم أجمعين: ومن هم يا رسول الله؟

فقال: «هي ما أنا عليه وأصحابي». (حديث رواه البخاري).

ونواقض التوحيد جُمعت في عشر نقاط:

١ ـ الشرك بالله.

٢ ـ اتخاذ الوسائط بينه وبين الله سبحانه وتعالى.

٣ ـ من لم يُكَفِّر المشركين أو شك في كفرهم.

٤ ـ من اعتقد أن هدي غير النبي ﷺ أكمل من هديه.

٥ ـ من أبغض شيئًا مما جاء به النبي محمد ﷺ.

٦ ـ من استهزأ بشيء جاء به النبي محمد ﷺ.

٧ ـ السحر.

٨ ـ مظاهرة المشركين ومعاونتهم على المسلمين.

٩ ـ اعتقاد أن بعض الناس يسعه الخروج عن الشريعة.

١٠ ـ الإعراض عن تعلم دين الله.

وهذه النواقض العشر للإسلام التي تُخرج مُعتقِدَها من مِلَّة الإسلام لم تَخرُجْ عن حديث المصطفى ﷺ الذي رواه البخاري عن أبي هريرة رضي الله عنه قال: قال رسول الله ﷺ: «كل الناس يدخل الجنة إلا من أبى» قالوا: يا رسول الله، وكيف يأبى؟ قال:

من أطاعني دخل الجنة ومن عصاني فقد أبى» .

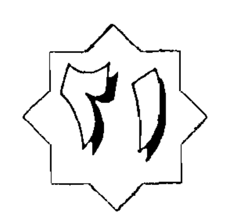
فهذا يعني أن طاعة الرسول ﷺ هي فعل ما أمر به واجتناب ما نهى عنه ، والتسليم لما جاء به ، والرضا بحكمه وترك الاعتراض على شرعه أو التعقب والانتقاد لحكمه . كما قال تعالى :

﴿من يطع الرسول فقد أطاع الله ومن تولى فما أرسلناك عليهم حفيظًا﴾ . النساء ٨٠ .

والله تبارك وتعالى هو الحكم وإليه المصير الذي يجمع الخلق يوم القيامة للفصل بينهم ويحاكمهم إلى الكتاب الذي أرسله إليهم مع رسوله ، كما قال تعالى :

﴿وترى كل أمة جاثية كل أمة تدعى إلى كتابها اليوم تجزون ما كنتم تعملون * هذا كتابنا ينطق عليكم بالحق إنا كنا نستنسخ ما كنتم تعملون﴾ الجاثية ٢٩ .

والله نسأل أن يرينا الحق حقاً ويرزقنا اتباعه ويرينا الباطل باطلاً ويرزقنا اجتنابه . والحمد لله رب العالمين .



محاولةٌ يائسة

كابتن خالد الشبيلي

ابها - السعودية

سفوح الجبال السندسية تنادي المصطافين إلى زيارتها والتمتع بجمال خضرتها الخلابة، وأطراف المصاطب الخضراء ترسم على سفوح تلك الجبال خطوطاً متدرجةً صفراء دقيقة ومتوازية أشبه ما تكون بخيوط ذهب حيكت بيدٍ متقنةٍ من ثوبٍ أخضرٍ جميل.

إنها أبها التي تنادي بأصوات جداولها العذبة وهي تنساب من بين شقوق الجبال وتجري على صخورها الصلدة لتشدو بأناشيد الطبيعة الحلوة لتشاطر العصافير والبلابل أنغام أنفاس الحياة الباكرة عندما تشرق شمس كل يومٍ جديد، وما أسعد تلك الأزهار والأشجار التي تزهو بألوانها وثمارها اليانعة تريد أن تميس كي تبرز نفسها في لوحة الطبيعة تلك فترسل روائعها وأوراقها بعد حفيف عذبٍ تلذ له الأسماع إلى تلك الجداول المنسابة فيحملها رسائلاً كثيرة الألوان فتوقع كل متأمل بالجمال في حبها فما يفتأ إلا وهو يستجيب لتلك الرسائل دون ترددٍ ولا وجلٍ يشين.

تلك أبها . . فهلمَّ إلى أبها.

في غرفة القيادة لطائرة بوينج ٧٣٧ كان الحوار التالي :

المساعد: مفاتيح مضخات الوقود؟

القبطان: مفتوحة وجاهزة.

المساعد: مفاتيح كهرباء؟

القبطان: مفتوحة.

المساعد: أجهزة الملاحة الجوية؟

القبطان: مبرمجة وتم فحصها.

ويمضي مساعد الطيار في قراءته لقائمة فحص العدادات الطويلة على القبطان وهو يجيب عليها ويفحصها مفتاحاً مفتاحاً وجهازاً جهازاً ومؤشراً مؤشراً حتى إذا ما انتهت قائمة الفحص المبدئي لتجهيز أجهزة غرفة القيادة للعمل (Cockpit Preperation Chick List).

تناول القبطان (خالد) أوراق توزيع الحمولة(Load Sheet) وتفحصها وراجع أرقامها مع المساعد الذي كان يطابق تلك الأرقام مع قائمة أرقام الحمولة لمطار جدة للمدرج (٣٣) حيث جمع أرقام ١- وزن الطائرة ٧٣٧ =

٢- وزن الوقود اللازم=

٣- وزن المسافرين مع أمتعتهم=

٤- وزن البضاعة المشحونة=

ليحصل على الوزن الكلي عند الإقلاع=

قـارن المسـاعـد الوزن الكلي مع الوزن الأقـصى الذي يتـحـمله المدرج ٣٣ تحت درجـة الحـرارة في ذلك الوقت وسرعة الرياح ومقدار الضغط الجوي فوجد أنها مناسبة، عندها استطاع أن يضع أرقام مقدار قوة دفع المحركين النفاثين وسرعة الإقلاع وسرعة الإنطلاق الأولى إلى غير ذلك من الأرقام على بطاقة معلومات الإقلاع(T.O. DATA CARD) .

وعندما فرغ المساعد من إعداد تلك المعلومات قدم تلك البطاقة إلى القبطان (خالد) الذي تناولها ليلقي عليها نظرةً فاحصةً سريعة يراجع أرقامها، عندها قال القبطان :

سوف نستخدم القدرة القصوى للمحركين في الدفع للإقلاع من مطار جده كي نتأكد من كفاءتها عندما نريد استخدامها في الإقلاع من مطار أبها لاحقاً .

أجاب المساعد بالموافقة وهو يهز رأسه ماداً أصابعه إلى مفاتيح مؤشرات قياس سرعة دوران المحركين كي يضع الأرقام التي حصل عليها في حساباته قبل قليل والسرعة المناسبة للإقلاع التي يجب اتباعها .

في هذه الأثناء كان القبطان خالد يناول أوراق الحمولة للموظف الذي كان يقف عند باب غرفة القيادة وهو يقول :

نحن جاهزون للتشغيل .

أجـــاب الموظف المســؤول عن الحــمــولة وهو يتناول الأوراق :

ونحن كذلك، رافقتكم السلامة .

وبعد دقائق معدودة كانت الطائرة تقفل أبوابها في الوقت الذي كان القبطان يربط أحزمة كرسيه من على كتفيه وهو يقول لمساعده : حسناً سأطير بالطائرة إلى مطار أبها ثم تطير أنت بها في العودة من هناك .

أجاب المساعد ممتناً وهو يبتسم :

شكراً لك يا قبطان .

قال القبطان : اطلب لنا تصريحاً بالتشغيل .

أجاب المساعد على الفور مخاطباً برج المراقبة :

سعودية رقم (. . . .) تطلب تصريحاً بالتشغيل إلى أبها .

أجاب برج مراقبة المطار :

سعودية رقم (. . . .) مسموح لها بالتشغيل .

قال القبطان :

اقرأ على قائمة فحص مفاتيح ماقبل التشغيل .

قرأ المساعد قائمة ما قبل التشغيل ثم شُغِّل المحركان ثم سارت الطائرة على الأرض بعد ما أشار إليها موظف الصيانة الأرضي بالمسير .

في هذه الفترة كان بعض الركاب منشغلون بالأحاديث مع بعضهم لكن أغلبهم كان يغلب عليه الصمت وكأن جو الطائرة وصوتها وحركتها تفرض عليهم شيئاً من الرهبة والاحترام إذ ترى بعضهم يتلفت يميناً وشمالاً وكأنه قد ركبها لأول مرة وبعضهم ينظر من خلال النافذة التي جلس بجوارها وبعضهم قد أقفلها خفيةً محاولاً إخفاء توتره الذي يزيد برؤية المناظر من الأماكن الشاهقة العلو .

فجأةً شق الهدوء الذي خيَّم على مقصورة الركاب صوت مساعد الطيار وهو يعطي تعليماته إلى الركاب والملاّحين من المظيفين بالاستعداد الأخير لإقلاع الطائرة .

Flighit Attendents please be seated for T.O.

(ملاحي ركاب المقصورة نرجو منكم الجلوس للإقلاع)

قال القبطان لمساعده بعد أن أخذ تصريحاً بإقلاع الطائرة :

اقرأ علي قائمة فحص مفاتيح ما قبل الإقلاع .

عندها أخذ المساعد يقرأ تلك القائمة على القبطان إلى أن قال المساعد : قائمة ما قبل الإقلاع اكتمل قراءتها .

عندها دفع القبطان خالد مقابض الدفع إلى الأمام وعيناه قد حدقتا في أجهزة سرعة دوران المحركين وكمية سريان الوقود لها وحرارة العادم التي وصلت ٥٠٠ درجة مئوية تقريباً وقد ارتفع صوت المحركين مرعداً ومزمجراً فهز ذلك الصوت أرجاء المطار الذي اعتاد عليها سنوات عديدة

فأصبحت صورة تلك الطائرة وهي تنطلق بسرعتها على المدرج شيئاً مألوفاً لكل موظف في مطار تلك الساحة المترامية الأطراف.

كانت الساعة في هذه الأثناء تشير إلى الواحدة ظهراً في فصل الربيع حيث كانت الأجواء الباردة تزحف مبتعدةً عن حرارة الشمس التي بدأت تنوي الاقتراب من مدار السرطان حيث تبدأ موجات الهواء الدافئ تتجه من الغرب والجنوب الغربي من سواحل أفريقية الشرقية لتحمل معها آلاف الأطنان من بخار الماء الذي يصعد إلى طبقات الجو العليا من البحر الأحمر فيتزاحم ذلك البخار وهو يسير فوق سهول تهامة الممتدة من شمال الجزيرة العربية إلى جنوبها فيصطدم بجبالها العالية فيرتفع إلى الأعلى حيث تزداد برودته فيتكثف وتتكون من جراء ذلك الغيوم الكثيفة العالية التي تمتد من ١٠ آلاف قدم إلى ٣٣ ألف قدم.

تلك الجموع الغفيرة من سلاسل الغيوم كانت قد بدأت تزحف إلى مطار أبها في تلك الأثناء وقد أنذرت بقرب هطول أمطار غزيرة عليها بدءاً من منطقة السودة[١].

بدأت تلك الغيوم قطعاً صغيرة متناثرةً في بداية الأمر ثم أخذت هذه القزعات الصغيرة تتدافع فيما بينها وتتآلف

---

(١) السودة منطقة جميلة المناظر كثيفة الأشجار تقع إلى الغرب من مدينة أبها على مسافة ٢٠ كيلو متراً تقريباً وسميت بذلك الاسم لغلبة السواد عليها لكثرة أشجارها.

لتتجمع فتشكل غيوماً كبيرة أخذت في الاستطالة إلى أعلى فازدادت بياضاً وجمالاً حتى إذا ما شاء الله لها أن تصل إلى ارتفاع طبقات الجو العليا حيث تيارات الهواء القوي تفلطحت من أعلاها بشكل السندان.

ما أجملها من تأملات وخاصةً عندما نرى ذلك التصوير في سياق آيات قرآنية جاءت في سورة النور آية (٤٣) قال تعالى: ﴿**أَلَمْ تَرَ أَنَّ اللَّهَ يُزْجِي سَحَابًا ثُمَّ يُؤَلِّفُ بَيْنَهُ ثُمَّ يَجْعَلُهُ رُكَامًا فَتَرَى الْوَدْقَ يَخْرُجُ مِنْ خِلَالِهِ وَيُنَزِّلُ مِنَ السَّمَاءِ مِن جِبَالٍ فِيهَا مِن بَرَدٍ فَيُصِيبُ بِهِ مَن يَشَاءُ وَيَصْرِفُهُ عَن مَّن يَشَاءُ يَكَادُ سَنَا بَرْقِهِ يَذْهَبُ بِالْأَبْصَارِ**﴾.

في هذه الأثناء كان القبطان خالد ومساعده يتناولان الشاي وقد استند كل إلى مقعده وهو يراقب عدادات الطائرة بين آونةٍ وأخرى وهما يتجاذبان أطراف الحديث بينما كانت الطائرة تشق طريقها سابحة في ذلك الفضاء الواسع الجميل تحملها قدرة الله تبارك وتعالى لتحمل على متنها ما يقارب مائة إنسان.

مضت الطائرة في طريقها المألوف فوق ساحل البحر الأحمر جنوباً محاذيةً له حتى إذا ما وصلت فوق ميناء القنفذة أدار القبطان مقودها إلى اليسار قليلاً فاستدارت طائعة نحو الشرق بينما كان مساعده يتلقى تصريحاً من مركز الرادار المراقب للمنطقة الجنوبية بالاتجاه مباشرةً إلى مطار أبها

تحت عين الرادار .

وبعد قليل أضاء القبطان إشارة ربط الحزام وهو يقول مخاطباً مساعده :

اطلب لنا تصريحاً بالنزول .

ويجيب مساعده :

حاضر ياقبطان .

بدأ المضيفون يتهيؤون للنزول حيث بدؤوا بـ استرجاع أكواب القهوة والعصير والشاي المستخدمة وجمعها في أكياس خاصةٍ لذلك ، كما بدؤوا بإقفال بعض صمامات الأفران والماء الساخن بالإضافة إلى تذكير الركاب بربط الحزام استعداداً للهبوط .

بدأت نفوس الركاب تداخلها السعادة نوعاً ما وقد ساورت بعض محياهم البهجة وهم يرون أن الوقت يقترب بهم للقاء أهلهم وذويهم فما أجملها من لحضات وما أجملها من مناسبة .

غيوم كثيفة تتدافع على مطار أبها من الجهة الغربية الشمالية . (كان ذلك النداء موجهٌ إلى الطائرة السعودية) .

ويقطب الكابتن حاجبيه وينظر بعينين فاحصتين خارجاً إلى أمام الطائرة وينظر إلى الداخل حيث شاشة الرادار الخضراء ليحدد موقع تلك الغيوم ويصدر أمره إلى المساعد :

اسأله مرةً أخرى عن تقرير الطقس الأخير في أبها .

واسأله عن تقرير الطقس في جيزان .

واحسب مقدارالوقود الذي به نستطيع الدوران فوق مطار أبها لعدة مرات حينما يتعذر علينا النزول في مطار أبها قبل الذهاب إلى جيزان .

أوامر متلاحقة صدرت من الكابتن واستجاب المساعد لذلك بسرعة : حاضر يا كابتن .

وتدور محادثةٌ بين برج المراقبة والمساعد يفهم الكابتن منها أن الأمل ضعيف في النزول إلى مطار أبها إذ إن الغيوم تزداد كثافة وبدأ المطر الغزير بالنزول .

ليس أمراً غريباً أن تهطل الأمطار في هذا الوقت من اليوم في ساعة الظهيرة بل إنه أمرٌ اعتاد الناس عليه ولكن الأمر الذي يقلق الكابتن هنا ، ما هي المدة التي ستمكثها تلك الغيوم جاثمة على مطار أبها؟ وما هي سرعتها؟

في خضم تساؤلات كثيرة كانت تدور في ذهن القبطان كانت أثناءها الطائرة تشق طريقها بسرعة في تلك الغيوم التي وقفت صفاً مترابطاً يحجب الرؤية عن كل شيء يبعد عنها أكثر من ذراع ، زد على ذلك أن المطبات الهوائية (كما يقول الناس) أوبالتعبير العلمي (الجيوب الهوائية) كانت قد بدأت تزداد وتشتد وبدا أكثر الركاب متوتراً من هزاتها حيث ساد

الصمت وبدأ البعض يمسك بأطراف مقعده الذي يستند إليه بينما كان البعض يسبح ويهلل ويدعو. أما في غرفة القيادة فقد كان الجو على جانب آخر من التوتر والاستعداد حيث أعدت أجهزة الاقتراب الآلي من المطار (I.L.S) وأنزلت الجنيحات، ثم بعد أن باشرت الطائرة مسار النزول التدريجي (G.S).

واستقامت عليه أنزلت عجلاتها استعداداً للهبوط.

الطائرة السعودية (. . . .) مسموح لها للهبوط.

الطائرة السعودية (. . . .) مسموح لها بالهبوط على المدرج (١٣).

ويتمتم القبطان خال:

والله ما ندري هل سنوفق في النزول أم لا.

وتقترب الطائرة من بداية المدرج.

وتزداد اهتزازاتها.

وتزيد اقتراباً.

ويهتف الكابتن بالمساعد.

ركز عينيك يا أنس إلى الخارج وأعلمني برؤيتك المدرج.

ويجيب المساعد:

حاضر ياكابتن.

ويركز الكبتن عينيه على مؤشرات الاقتراب (I.L.S) وعداد المسافة (D.M.E) للمطار ويحسبها كما يحسب عدد أنفاسه وعدد خفقات قلبه وتقبض يده اليمنى على مصارع دفع المحركين النفاثين وهي تزأر بقوة وبيده الأخرى مقودها يصارع به الجيوب الهوائية (Air Pockits) كي لا تنحرف طائرته عن مسارها المرسوم لها.

هل يدرك المسافرون الذين هم في الخلف الآن ما الذي يفعله القبطان وما هي اللحظات العصيبة التي يعيشها إلى لحظة الهبوط إنه يعتمد بعد الله سبحانه وتعالى على أجهزة الملاحة الجوية التي أمامه ويرقبها بحذر وهو مستعد لرد أي فعل في حالة عطل أحدها وخاصةً أثناء اقترابه من المدرج وهو لا يراه بل إنه ينتظر أن يراه.

ويهتف القبطان Final Fix وهو ينظر إلى جهاز H.S.I فيجيبه المساعد Flags Are Chicked. وهو ينظر إلى مجموع الأجهزة التي أمامه وأمام القبطان.

وهذا يعني أن هذه النقطة الأخيرة التي يقرر فيها القبطان الاستمرار في الاقتراب إلى نقطة القرار الأخير (D.H) القريبة من المدرج حسب أجهزة الملاحة الخالية من الأعطال والعديمة الانحراف المؤثر على السلامة.

وتزداد المطبات الهوائية عنفاً ويصدر القبطان أمره:

شغل مساحات المطر.

وتمتد يد المساعد إلى مفتاح المساحات ويشعله وهو يقول: مساحات المطر قيد العمل.

ويتمتم القبطان مع نفسه مرةً أخرى: لم يبق للوصول إلى نقطة القرار الأخير إلا عشر ثوانٍ.

ويلاحظ المساعد هذا الوجوم الصارم على وجه القبطان ويخالجه نفس الشعور بأن الأمل ضعيف في النزول.

ويصيح القبطان عندما وصل نقطة القرار الأخير (D.H):
Decision hight

ويجيب المساعد وهو ينظر إلى الخارج: No Rwy

أي لا أرى مدرجاً.

عندها يدفع الكابتن خالد بسرعة البرق مقابض الدفع إلى الأمام فتزيد قوة دفع المحركين أضعافاً مضاعفة ويسحب بيده الأخرى بقوة مقودها إليه فترتفع مقدمتها وهو يصيح بالمساعد:
Flags-15 (أي أدخل الجنيحات إلى درجة ١٥ لتزداد سرعة الطائرة وترتفع) وبسرعة البرق يستجيب المساعد وهو يحرك ذراع الجنيحات إلى الداخل وهو يقول: F.15.

ويصرخ به الكابتن مرة أخرى GEAR. UP.

(أي ارفع العجلات إلى الأعلى كي تقل مقاومة الهواء فترتفع الطائرة وتزداد سرعتها).

ويستجيب المساعد مرة أخرى : GEAR. UP

ويلتقط المساعد جهاز النداء يقول :

إلى برج المراقبة سعودية رقم (. . . . .) لم نستطع رؤية المدرج ولذلك فقد صعدنا مرة أخرى للدوران .

أجاب برج المراقبة :

حسناً ما هي توجيهاتكم الآن؟

ويلتفت المساعد إلى الكابتن الذي رآه يتصبب عرقاً وهو يغالب الطائرة التي أضحت كجواد هائج ينوي الفرار من زمام سيده وهو يقول : ما هو قرارك يا كابتن؟

ويجيبه الكابتن :

قل له سنحاول الهبوط مرة أخرى .

وتنفرج أسارير المساعد ويبتسم وهو ينقل ذلك القرار إلى برج المراقبة :

سنحاول الاقتراب مرةً أخرى .

ويلحظ القبطان تبسم المساعد فيقول :

تضحك! . . . . تضحك؟ . . .

عندها يجيب المساعد :

صدقني ياكابتن هذه أول مرة يصدف ألا نستطيع النزول في مطار من مطارات المملكة وهي تجربة فريدة بالنسبة لي .

ويجيب القبطان بعد أن سُرِّيَ عنه وأعدَّ الطائرةَ للاستدارة مرةً أخرى لمحاولة الهبوط :

أنت لا تدرك معنى العواصف الرعدية والمطبات الهوائية الشديدة وجالس تضحك . لأنك لازلت مساعد طيار صغير السن وخبرتك في هذه الأمور قليلة .

ويستدرك المساعد بعض تبسمه خجلاً بينما يستطرد الكابتن في توبيخه له :

أنا لا ألومك لأنك لم تسافر إلى بلاد الشرق الأقصى ورأيت بأم عينيك حقيقة هذه المطبات الهوائية والعواصف الرعدية هناك .

ويجيب المساعد :

عفواً يا كابتن ، أنا لم أقصد . . أن . . . ، ولكن رأيتك تأخذ الأمر بجدية زائدة ورأيتك فيها متجهماً والعرق يتصبب من على جبينك أثناء الاقتراب الآلي قبل قليل .

ويرد القبطان على مساعده دون أن يلتفت إليه وهو غير مقتنع بدفاع مساعد الطيار عن نفسه :

على العموم سيأتي اليوم الذي تعرف فيه ماهي العواصف الرعدية عندما تصبح قبطاناً في المستقبل وتكون أنت صاحب المسؤولية ، وحين تكون في هذا الكرسي الذي أنا فيه الآن عندها ستعرف ماهو الفرق بين القبطان والمساعد حينما

تداهمك المواقف الصعبة وتحدث المشاكل المختلفة. . . .

ويقطع كلام القبطان مراقب الرادار الذي قال:

رحلة السعودية رقم (. . . .) استدر إلى اتجاه الشمال صفر واحد صفر.

ويجيب المساعد على الفور (وهو يحرك مؤشراً على مسطرة البوصلة المدرجة): سعودية رقم (. . . .) اتجاه الشمال صفر واحد صفر.

ويرد القبطان مخاطباً مساعده (وهو يدور بمقود الطائرة نحو اليمين قليلاً): شمال صفر واحد صفر.

ويكمل القبطان عتابه لمساعده:

نعم. . . . وأنت تعلم أن الطيران ليس قيادة فقط ولكنه قرارات حاسمة وصحيحة في لحظات حرجة وإدارة سليمة في مواقف صعبة وحل معضلات متشابكة تترتب عليها أمور مستقبلية تتعلق بالسلامة ومصلحة الراكب ومصلحة الشركة التي نحن فيها والرضا بأقل الأضرار إذا كان لابد من حصولها.

أجاب المساعد:

صدقت يا قبطان وأنا آسف لما بدر مني وأشكرك الشكر الجزيل على تلك النصيحة القيمة.

وتدخل مركز الرادار مرةً أخرى ليصدر توجيهاته

للطائرة: سعودية رقم (. . . .) اتجه إلى اتجاه الشرق صفر ثمانية صفر. . . مسموح لك بالاقتراب الآلي إلى مدرج (١٣). . . ولعلمك فإن الأمطار تزداد شدةً والرؤية متدنية جداً. . . . مسموح لك بالهبوط.

عندها غابت تبسمات المساعد وهو يجيب مركز الرادار على توجيهاته، كما غابت الطائرة مرةً أخرى في الغيوم العاصفة لتدخل في معركةٍ جديدةٍ ثانية وهي تتجه إلى المدرج رقم ١٣.

هذه صورةٌ من الصور العديدة التي يرى فيها القارئ الكريم صراع الطيارين مع العوامل الجوية المتغيرة وهي قصة قديمة قد حصلت قبل ١٧ سنه لي شخصياً مع الكابتن خالد الشبيلي - رحمه الله - لا زلت أذكرها وخاصةً عندما حصل لي الموقف الذي أنبأني به عندما قال لي:

. . . سيأتي اليوم الذي تعرف فيه ماهي العواصف الرعدية. . . .

. . . . وتكون أنت صاحب المسؤولية. . . . .

لقد أدركت فعلاً ما كان يقصده عندما حصل لي ذلك الموقف مما جعلني أسطره في هذا الكتاب تحت عنوان (عطل في الرادار). وكما قال القبطان خالد، إن المسألة ليست قيادة طائرة في سماء صافيه والتمتع بجمال الطبيعة بل هي

استشعار المسؤولية مع الركاب وتوقع أن يحصل عطل في أي جزء من أجزاء الطائرة كتوقف محرك أو عطل في رادارٍ أو جهاز ملاحة تعرف به الاتجاهات أو حريق أو غير ذلك، عندما يكون قرارك الحاسم هو الوصول إلى الأرض بأسرع وقت ممكن لإنقاذ من هم على الطائرة في الوقت الذي تحول الظروف السيئة دون تحقيق ذلك لك.

إنها المسؤولية واستشعار المسؤولية.



الفهرس

الصفحة

كتب للمؤلف

دعوية ودينية	دار النشر
١- قبل أن تصلي (باللغة العربية والإنجليزية والأوردية)	دارالسلام
٢- كيف تدعو نصرانياً إلى الاسلام	مكتبة العبيكان
٣- ما لا ينبغي للمسلم جهله (قريباً باللغة الانجليزية والأوردية)	تسجيلات الهداية
٤- منظومات في الدين والأدب	(تحت الطبع)
٥- مناسك الحج للصغار	دار السلام
العلم والإيمان	
٦- تأملات ابن القيم في الآفاق والأنفس	دارالهدى
٧- وفي أنفسكم أفلا تبصرون	دار الهدى
كتب وقصص تربوية	
٨- مواقف طيار	مكتبة العبيكان
٩- رحلات للديار المباركة	مكتبة العبيكان
١٠- تسالي للأمهات	دار المجتمع
قصص للصغار	
١١- قصص للأولاد	الأوراق الملونة
١٢- قصص للبنات	الأوراق الملونة
١٣- سلسلة القصص المصورة للأطفال	مطابع الابتكار
١٤- قصص الأنبياء للأطفال (٤ أشرطة صوتية)	مؤسسة محسن
١٥- سلسلة قصص الطفل المسلم	مطابع الابتكار

مسابقات وألعاب	دار النشر
١٦- مسابقة الرحلة المقدسة - ثقافية مسلية الشباب	مؤسسة رمادي
١٧- مسابقة المعارك الإسلامية	مؤسسة رمادي
١٨- مسابقة الهارب من الحديقة	مكتبة الأديب
١٩- مسابقة من الأفضل (قريباً)	-
٢٠- مسابقة انتبه الإشارة (قريباً).	-


العبيكان
Obeikan
(01) 4983392





كابتن طيار

أنس بن عبد الحميد القوز

- من مواليد مدينة الزبير والأصل من أهل سدير سنة ١٣٧٦هـ.
- تخرج من الولايات المتحدة سنة ١٣٩٧هـ.
- قاد الطائرات التالية:
B-737 وترايستار **L-1011** وإيرباص **A-300** والجامبو **747**.
- عمل في الخطوط الجوية السعودية ٢١ سنة.
- حصل على التقاعد المبكر من الخطوط السعودية بعد طيران ١١,٠٠٠ ساعة.
- له العديد من مؤلفات يحاول من خلالها نقل تجربته في هذ الحياة إلى الجيل الناشئ.



هذا الكتاب

تتصدر هذه المجموعة القصصية الواقعية حادثة القائد البطل الطيار خالد الشبيلي رحمه الله ومن معه من المسلمين، وقد أسفرت عن وجه الحقيقة المُشرق بعد الحصول على معلوماتها من الصندوق الأسود ووسائل الإعلام المرئية وتحليلات خبراء السلامة والتي هي بحق نتائج فخر واعتزاز لنا خاصة وأنها تمخضت عن حسن خاتمة وذكر جميل.

المؤلف

ISBN9960-20-397-2

